JLUSTROWANY TYGODNIK

Numer 42

Samochód

30 groszy

Zagadnienia nowoczesnego automobilizmu sportowego, komunikacyjnego i transportowego

TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA

Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu

21. lipca 1929

Polski gość na polskiej Wystawie



Nowy typ polskiego samochodu, konstrukcji inż. Wl. Mrajskiego. Wykonując próbną jazdę po kraju, zawitał on do Poznania na P. W. K.

Dyplomacja a lotnictwo

W czerwcu r. b. odbyła się nadzwyczajna sesja Międzynarodowej Komisji Żeglugi Napowietrznej, czyli t. zw. C. I. N. A. (Commission Internationale de Navigation Aérienne). Inicjatywa zwołania nadzwyczajnej sesji wyszła ze strony Niemiec, zaś celem jej było przeprowadzenie w międzynarodowej konwencji lotniczej, podpisanej w r. 1919, takich zmian, któreby ułatwiły przyłączenie się do konwencji państw, do niej nie należących, a szczególnie do usunięcia postanowień, traktujących odmiennie państwa w zależności od tego, po czyjej stronie brały one udział w wojnie światowej.

W konferencji wzięło udział oprócz 26 państw-członków, 17 państw nie należących dotychczas do C. I. N. A. — W imieniu Polski brał udział w konferencji p. inż. W. Czapski, którego sprawozdanie z obrad C. I. N. A. ukazało się na łamach „Przemysłu i Handlu“ warszawskiego.

Chcąc w niniejszym artykule zobrazować jak znaczna zachodzi różnica między postępem, zrealizowanym w dziedzinie lotnictwa komunikacyjnego, a „postępem“ w dziedzinie międzynarodowych stosunków dyplomatycznych, innemi słowy, chcąc uwypuklić trudności natury politycznej, przeciwstawiające się pełnemu rozwojowi tegoż lotnictwa, zreferujemy przedewszystkiem o konkretnych wynikach sesji C. I. N. A., nim przystąpimy do wyliczenia wszystkich „chinoiseries“, jakich na tej sesji było pełno.

A zatem usunięto z konwencji wszystko, co jeszcze przypominało wojnę 1914—1918 r., przeprowadzono całkowite równouprawnienie wszystkich członków, bez względu na wielkość państw i ich rolę w stosunkach wszechświatowych, usunięto zbyteczne rygory utrudniające współpracę z innemi organizacjami, wreszcie, co jest wysoce charakterystyczne, stanowczo podkreślono przewagę idei suwerenności państwa, nad przestrzenią powietrzną wobec innej zasady konwencji — wolności lotu ponad obcem terytorjum. Za przewagę wolności lotu, bez potrzeby uzyskiwania zgody sąsiadów, wypowiedziały się tylko cztery państwa, mianowicie Stany Zjednoczone, Wielka Brytanja, Holandja i Szwecja. Wszystkie pozostałe państwa opowiedziały się za zasadą suwerenności. Dla osłodzenia przykrości Anglji i Ameryce, Belgijczyk zaproponował uzupełnienie konwencji przez dodanie postanowienia, że nie wolno odmawiać zezwolenia przelotu bez słusznych powodów. Lecz i ta propozycja upadła.

Nie mogło być inaczej. Obrady odbywały się na platformie ściśle dyplomatycznej; ogromną rolę odgrywały ambicje nacjonalne, wobec których względy rzeczowe zepchnięte zostały w cień, na plan trzeciorzędny. Dowodzą tego następujące fakty:

Najdłuższe spory wywołała sprawa ... językowa, t. j. kwestja, w jakich językach ma być spisana konwencja! Paryska konwencja z r. 1919 spisana została w 3 językach: francuskim, angielskim i włoskim. Otóż Niemcy wysunęły alternatywy, albo całkowite równouprawnienie językowe z jedynym tekstem francuskim, albo dopuszczenie do konwencji czwartego równorzędnego tekstu niemieckiego. Przeciwko usunięciu tekstów, angielskiego i włoskiego broniły się Anglja i Włochy, a Ameryka zaznaczyła, że wyłączenie tekstu angielskiego utrudni jej przyłączenie się do konwencji. Z drugiej strony przeciwko włączeniu tekstu niemieckiego, jako czwartego tekstu oficjalnego, wypowiedziały się inne państwa, a Hiszpanja i Portugalja zażądały, aby w razie przyjęcia czwartego tekstu niemieckiego, dopuszczono teksty hiszpański i portugalski. Wobec tych trudności sprawa językowa nie została załatwiona.

Pozatem nie osiągnięto zgody co do udzielania osobnych głosów dominjom brytyjskim. Dotychczas Wielka Brytanja narówni z innemi mocarstwami posiadała w C. I. N. A. pewne przywileje, przyczem jednak przy głosowaniu łączyła głosy wszystkich swoich dominjów, które, jak wiadomo, figurują w liczbie podpisanych państw w konwencji paryskiej.

Wobec przeprowadzenia zasady całkowitego równouprawnienia, delegacja angielska wysunęła żądanie, aby dominja otrzymały samodzielne głosy narówni z wszystkiemi państwami. Przyjęcie tego żądania mogłoby pociągnąć za sobą znaczną przewagę Wielkiej Brytanji, która w ważnych momentach potrafi odpowiednio wpłynąć na głosy swoich dominjów. Pomimo całej zręczności przewodniczącego, nie udało się znaleźć wyjścia zadawalającego i sprawa pozostała również w zawieszeniu.

Dość ciekawe było ustosunkowanie się do całej akcji 2 organizacyj pokrewnych C. I. N. A., a mianowicie, grupy hiszpańsko-południowo-amerykańskiej (C. I. A. N. A.), którą nieoficjalnie reprezentował delegat Hiszpanji, oraz grupy związku panamerykańskiego, której również nieoficjalnym rzecznikiem był delegat Kuby, a którą popierał delegat U. S. A. O ile pierwsza grupa ujawniała zgodę do zupełnego zlania się z C. I. N. A., o tyle grupa panamerykańska opowiedziała się za zachowaniem swej organizacji niezależnie od przystąpienia państw tej grupy do C. I. N. A.

Tak oto przedstawiają się trudności, jakie ujawniły się na nadzwyczajnej sesji międzynarodowej organizacji dla spraw żeglugi powietrznej. Myliłby się jednak, ktoby przypuszczał, że na tem koniec; właściwie to dopiero początek. Ciąg dalszy trudności dyplomatycznych ujawnił się na następnem zwyczajnem zebraniu C. I. N. A., które bezpośrednio po omówionej sesji nadzwyczajnej odbyło się bez udziału delegatów państw, nie należących do konwencji paryskiej z r. 1919 Otóż wynik zebrania zwyczajnego C. I. N. A. był taki, że trudno się łudzić, aby te nieliczne zmiany, które uchwalono na sesji nadzwyczajnej, weszły kiedykolwiek w życie, t. j. zostały ratyfikowane. Delegat Japonji zaproponował mianowicie, ażeby zamiast projektowanego protokółu globalnego, obejmującego wszystkie zmiany uchwalone na sesji nadzwyczajnej, sformować oddzielne protokóły dla każdego zmienionego artykułu. Celem tej propagandy było umożliwienie państwom ratyfikowania pewnych zmian i odrzucenie innych.

Sprzeciwiły się temu Francja i Włochy, wskazując, iż sprawę należy traktować w całości, gdyż odrzucenie części zmian może obalić całą robotę pojednania i przyciągnięcia do konwencji państw, dotychczas do niej nie należących. Trzeba przytem pamiętać, że droga ratyfikacji jest bardzo długa i trwa latami, i że dla ważności wymagane jest ¾ głosów.

Pozatem Niemcy, jako inicjatorzy rewizji konwencji paryskiej, prowadzą jednocześnie na polu dyplomatycznem starania, celem uzyskania cofnięcia ograniczeń w dziale lotnictwa wojskowego. Jest rzeczą prawdopodobną, że niezależnie od osiągniętych rezultatów na terenie C. I. N. A., przystąpienie do konwencji paryskiej, Niemcy będą chciały uwarunkować ustępstwem w traktacie wersalskim pod względem lotnictwa wojskowego.

Również nie jest rzeczą pewną, czy zmieni się stanowisko Stanów Zjednoczonych, które, jak wiadomo, w swoim czasie konwencję paryską podpisały, lecz nie ratyfikowały.

Dobiegliśmy prawie do końca naszych relacyj. Pozostał nam jeden tylko okaz „kwiatka dyplomatycznego“, który niestety nie jest kwiatem, a chwastem, zanieczyszczającym pole lotnictwa.

Jak wiadomo, zadaniem Ligi Narodów jest m. in. w razie wybuchu wojny, przedsięwzięcie kroków celem natychmiastowego jej ugaszenia. Na zwyczajnej sesji C. I. N. A. poddano po raz trzeci z rzędu pod rozważania projekt postanowień, mających na celu umożliwienie Lidze Narodów w czasie krytycznym, korzystania z prawa przelotu nad terytorjum, objętem kryzysem wojennym, celem ułatwienia akcji pojednawczej. I tym razem sprawa ta nie została załatwiona, wobec trudności rozwiązania i obaw obcego wywiadu.

Doniosły wynalazek lotniczy



Stany Zjednoczone wyposażają swoją flotę powietrzną w nowe elektryczne przyrządy pomiarowe, które mają zwiększyć bezpieczeństwo lotów, umożliwiając lądowanie nawet w czasie gęstej mgły lub w zupełnej ciemności. Na zdjęciu widzimy wynalazcę, p. W. Dubiliera, przy demonstracji nowego aparatu.

Fot. Wide World



Sleeping-car, używany jako uzupełnienie lotniczych linij komunikacyjnych w Ameryce Zachodniej.

Nasza przyszłość komunikacyjna

Zajmowaliśmy się już kilkakrotnie kwestją konkurencji samochodów i kolei. Pisal śmy też o sposobach, jakie dla wzajemnego zwalczania się stosują te dwie gałęzie komunikacji. Wiemy mianowicie, że w krajach z dobrze rozwiniętą siecią dróg o twardej nawierzchni (Francja, Anglja) komunikacja samochodowa łatwo wypiera kolej żelazną dzięki większej wygodzie i niższym cenom, tam więc jedynym sposobem zwalczania samochodu jest ustąpienie mu pola działania. We Francji naprzykład energiczne i postępowe zarządy kolejowe dawno już oceniły znaczenie samochodu i same zdecydowały się na użycie go dla własnych celów, zaprzestając dalszej rozbudowy sieci kolejowej, a stwarzając, przez polepszenie dróg bitych, nową sieć komunikacji autobusowej.



Angielski „sleeping-car", zaopatrzony w 20 cypialnych miejsc.

W Anglji sprawa konkurencji kolei i samochodu przyjęła gorszy obrót. Konserwatywne zarządy kolejowe pozostawiły inicjatywę organizacji komunikacji samochodowej osobom i towarzystwom od nich niezależnym. Te ostatnie zabrały się energicznie do pracy i już obecnie przywłaszczyły sobie przeszło 25 procent wszystkich dochodów kolei, a mają nadzieję dalszego pomyślnego rozwoju nowego środka lokomocji. Chcąc bronić się przed samochodem, koleje zaczęły obniżać taryfy, ulepszać wagony,

wprowadzać szereg udogodnień dla pasażerów i usprawniać całą komunikację. — Na nieszczęście wysiłki te nie przyniosły nic prócz grubych deficytów, gdyż bogate towarzystwa samochodowe zastosowały tę samą politykę.

Obecnie, chcąc ratować się przed kompletną ruiną, angielskie koleje zdecydowały się na wykupienie całej sieci autobusowej, lecz wyczerpane walką, nie były w stanie zebrać żądanej sumy pieniędzy, — a samochodziarze, którym ich przemysł przynosił, mimo wszystko, grube zyski, wcale nie byli skłonni do złagodzenia swoich warunków. Ostatniem posunięciem, godzącem w egzystencję dalekobieżnych kolei pasażerskich ma być wprowadzenie autobusów dla komunikacji nocnej, zaopatrzonych we wszystkie urządzenia, konieczne dla ułatwienia podróży. Należy dodać, że jazda takim „Sleepingcar'em", czyli sypialnym autobusem, kosztuje taniej, niż przebycie tej samej przestrzeni w wagonie III klasy kolei żelaznej, zrozumiałe więc jest, że wszystkie nocne linje autobusowe zaczynają cieszyć się coraz większem powodzeniem i przy ich dalszej rozbudowie odbiorą kolejom resztę pasażerów.



Luksusowy autobus dla linij „transkontynentalnych" z małą restauracją i wygodną sypialnią.

Nie będziemy wspominali innych wypadków, przytaczanych przez nas uprzednio, gdyż dwa ostatnie przykłady, dotyczące Francji i Anglji, oświetlają dostatecznie stosunek kolei i samochodu. Widzimy, że w kraju z siecią dobrych dróg, niezależnie od jakości jego kolei, samochód opanowuje całą komunikację pasażerską i część komunikacji towarowej, pozostawiając kolejom ekspresy, z któremi w przyszłości będą konkurowały samoloty oraz przewóz towarów, niedogodnych do ładowania na samochody. Należy przypuszczać, że podział pracy między koleją, a samochodem nie odbędzie się bez większych wstrząsień ekonomicznych, szczególnie w krajach z kolejami mało postępowemi, gdzie te ostatnie, nawykłe do pewnego rodzaju monopolu przewozowego, zechcą zachować swoje dominujące stanowisko.

Nas, rozumie się, najwięcej powinno interesować rozwiązanie tego zadania w Polsce, gdyż od dobroci komunikacji w wielkiej mierze zależy nasza cała gospodarka państwowa oraz rozwój naszego przemysłu. Trudno o tem mówić, nie poznawszy bliżej polskiego kolejnictwa, dróg i możliwości finansowych.

Zaczniemy od kolei. Nie będziemy przytaczali całych tablic statystycznych, lub niezrozumiałych wykresów porównawczych, gdyż nie chcemy dyskutować z inżynierami, lecz mamy zamiar przedstawić nasze rozumowania w możliwie popularnej formie.

Zaczniemy od słów byłego ministra przemysłu i handlu, inż. Kiedronia, który nam jasno, aczkolwiek dosadnie, obrazuje stan naszych kolei. Mówi on: „Coraz trudniej w przemyśle węglowym o wyzyskanie konjunktury i o wypłacanie skromnej bodaj dywidendy dla akcjonarjuszy; główną przyczyną tego, pożałowania godnego stanu, to brak wagonów, niedostateczna rozbudowa linij sieci kolejowej oraz brak bezpośredniego połączenia pomiędzy zagłębiem węglowem a naszemi portami bałtyckiemi."

Widzimy z tego, że koleje nasze nie mogą obsłużyć należycie przemysłu węglowego. Na nieszczęście inne gałęzie naszej krajowej wytwórczości cierpią na to samo.

Przemysł blachy cynkowanej może nam dać następny przykład. Jedna z największych fabryk, mimo wielokrotnych podań, memorjałów, przynagiań, depesz itp. wysyłanych do Ministerstwa Komunikacji nie mogła otrzymać wagonów dla ekspedycji większej partji blachy, zamówionej przez kraj i zagranicę. Stan ten podobno trwa do dziś tak, że fabryka nie mogąc wywiązać się z zamówień, chce wstrzymać pracę i zwolnić przeszło 1 000 robotników.

Badając sprawę dalej, dowiadujemy się, że nawet w czasach normalnych kolej może podołać zaledwie ¾ obowiązków, nakładanych na nią przez nasze życie gospodarcze. Górnośląski Związek Przemysłowców Górniczo-Hutniczych otrzymuje, pomimo największych starań, zawsze mniej wagonów, niż żąda i tak:

w roku 1928

w listopadzie brakło 22,5 proc. żądanej ilości wagonów.

w grudniu brakło 13,5 proc. żądanej ilości wagonów.

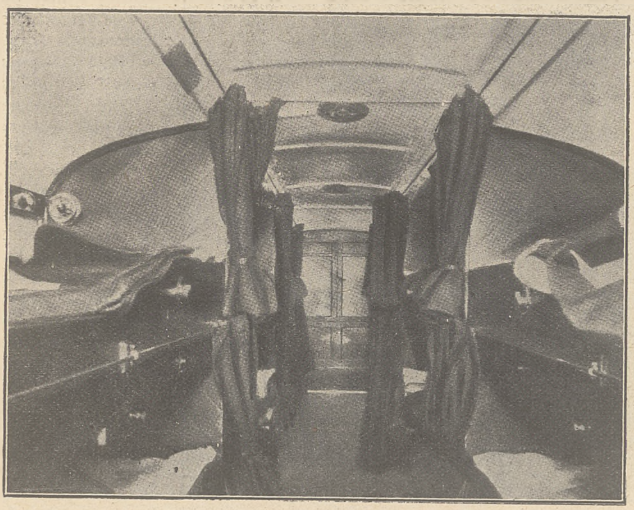
W roku 1929

w styczniu brakło 21,3 proc. żądanej ilości wagonów,

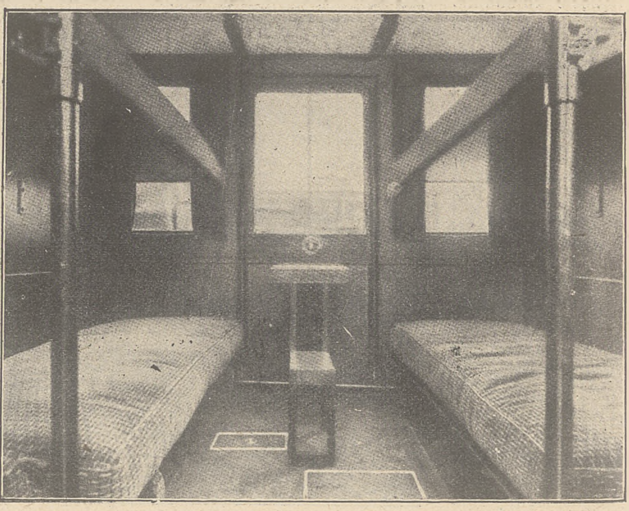
w lutym brakło 35,7 proc. żądanej ilości wagonów,

w marcu brakło 21,1 proc. żądanej ilości wagonów,

Na taki sam brak wagonów cierpią też wszystkie inne gałęzie naszego przemysłu, co w sumie odbija się bardzo ujemnie na stanie ekonomicznym kraju oraz na naszej zdolności



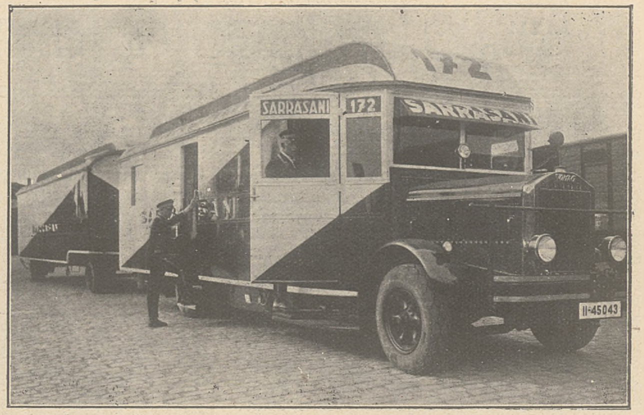
Wnętrze „sleeping-car'u" w czasie dnia.



Sypialny przedział w dalekobieżnym autobusie.



Wnętrze prywatnego samochodu podróżnego z wszelkiemi wygodami.



Pociąg samochodowy z wagonami doczepnemi.

eksportowej. Niedomagania naszych kolei wpływają pozatem fatalnie na bilans handlowy, gdyż w chwilach polepszenia się konjunktury zmuszeni jesteśmy korzystać z kolei niemieckich, które kosztują nas bardzo drogo i którym np. za przewóz węgla w czasie ostatniego strajku w Anglji zapłaciliśmy przeszło 200 miljonów złotych.

Te braki kolei spowodowane są niedostateczną rozbudową sieci oraz małą ilością taboru. Możemy coprawda uzupełniać i powiększać ten ostatni w krajowych fabrykach, lecz poważniejsza rozbudowa sieci jest w praktyce prawie niemożliwą z powodu braku kapitałów inwestycyjnych. Toczą się obecnie narady w sprawie uzyskania większej ilości pieniędzy z różnych źródeł oraz przez podwyższenie taryfy, lecz sprawa została ujęta z gruntu fałszywie, gdyż wszystkie rozchody mają w prostej linji obciążać obecne pokolenie, natomiast korzyści odniosą nasi następcy. Należałoby, za wzorem zagranicy wykonywać podobne inwestycje, przy pomocy długoterminowych pożyczek, które spłaca się wtedy, kiedy one przynoszą już pełne dochody.

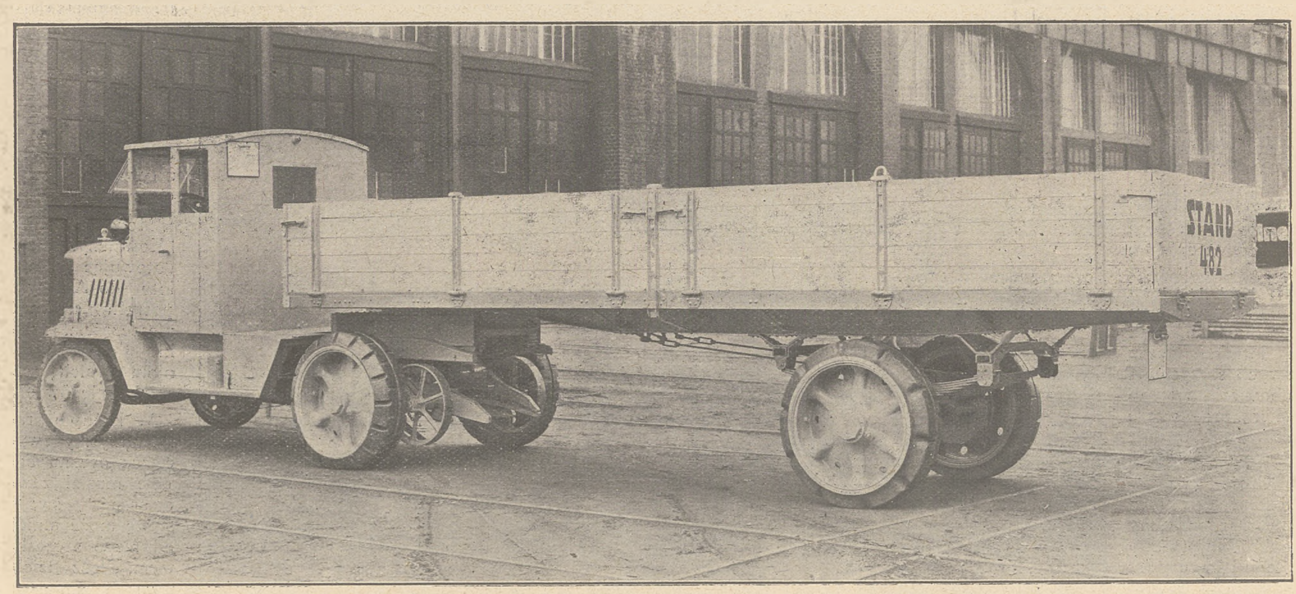
Z tego co powiedzieliśmy, widzimy, że przyszłość naszych kolei nie przedstawia się bynajmniej w różowem świetle.

Przejdźmy teraz do naszych dróg bitych. W porównaniu z zagranicą stan ich jest opłakany. Zniszczone w czasie wojny, zostały one jeszcze więcej zaniedbane w pierwszych latach tworzenia się państwa, potem niewielkie kredyty, udzielane przez rząd, wystarczały zaledwie na konserwację tak, że nie było mowy o jakichś większych ulepszeniach lub poważniejszej rozbudowie. Stan ten trwał do ostatniego roku, w którym wreszcie wyasygnowano na ten cel poważniejszą chociaż też niewystarczającą sumę. Zamieszczone niżej cyfry przedstawiają nam wydatki rządowe na utrzymanie i budowę sieci drogowej:

rok 1925	—	27.800.000 zł
„ 1926/27	—	31.000.000 „
„ 1927/28	—	38.000.000 „
„ 1928/29	—	84.000.000 „

O jakości nawierzchni naszych dróg możemy sądzić z danych Ministerstwa Robót Publicznych, które obliczyło, że przeciętne obciążenie drogi w Polsce wynosi 373 tonny na dobę, a zużycie jezdni przekracza 2 cm. rocznie. Porównanie z zagranicą wypada dla nas bardzo niekorzystnie, gdyż tam przy obciążeniu dziesięćkroć większem zużycie nie przekracza dwóch centymetrów. Różnica ta zależy od rodzaju nawierzchni. U nas np. większość szos posiada jezdnię niczem nie związaną, tak, że pod wpływem uderzeń kół traci łatwo spoistość, co w rezultacie powoduje zniszczenie drogi. Zagranicą natomiast, mamy na myśli Francję i Anglję, dla wzmocnienia nawierzchni używa się różnych lepiszcz specjalnych, co wpływa bardzo dodatnio na jej trwałość, oraz wyklucza powstawanie kurzu, plagi polskich dróg. Możemy zadowolić się kilku liczbami, które, mimo dużej prostoty pozwolą nam na poglądowe porównanie na-

(Dokończenie na str. 11-tej).



Konkurent pociągu towarowego — szybkobieżny traktor z doczepką dwukołową.

Nowa tragedja lotnicza nad Oceanem

(Tragiczna śmierć polskiego lotnika mjr. Idzikowskiego)

Nową krwawą ofiarą zaznaczyła się droga nad oceanem.

Zginął tragicznie jeden z najlepszych polskich lotników.

Po szeregu bohaterskich czynów w czasie wojny, po chlubnej służbie we lwowskiej eskadrze, po ciężkiej pracy nad przygotowaniem transoceanicznego lotu, padł on śmiercią lotnika u steru aparatu przy próbie zdobycia oceanu.

Poco ta nowa ofiara. Dlaczego lotnictwo znaczy krwawemi śladami drogę swego rozwoju? Dlaczego zabiera ono ludzkości jej najlepszych synów? Dlaczego bezkresne lazurowe przestworza tak zazdrośnie strzegą swych tajemnic i jak krwawy bożek pogański, żądają bezwzględnej ofiary? Dlaczego każdy kilometr nowej drogi powietrznej trzeba kupować za cenę krwi ludzkiej, a każdy krok postępu opłacać życiem?

Czy nie czas już zahamować pożądania wszechwiedzy, czy nie czas zwolnić gorączkowego tempa naszego stulecia?

Nie, stanowczo nie!

W mrokach zarania ludzkości rozpoczęła się walka człowieka z przyrodą. Od ognia począwszy, zaczął on ujarzmiać żywioły, aż wreszcie pokonał powietrzne. Przyroda nie pozwalała wydzierać sobie bezkarnie tajemnic, należało płacić i płacić rzetelnie. Nikt nie potrafi powiedzieć, wiele ofiar padło w tej walce i wiele jeszcze padnie w przyszłości, lecz człowiek chciał zwyciężać i zwyciężał.

Przed kilkunastu laty lotnictwo stawiało pierwsze nieśmiałe kroki. O jego praktycznem znaczeniu nikt jeszcze nawet nie marzył, uważano go powszechnie za luksusowy i niebezpieczny sport, mimo to znaleźli się ludzie, którzy chętnie ryzykowali pieniądze i życie, byleby coś zdziałać.

Pierwsze loty ślizgowe kosztowały życia kilku śmiałych pionerów, pierwsze wiraże kupiono krwią wielu pilotów, pierwsze przeloty górskie opłacono dziesiątkami ofiar — i skwitowano tak krwią każdą zdobycz, każdy postęp, lecz nie zaniechano twardej pracy, a dziś jako rezultat mamy sprawne, szybkie i bezpieczne lotnictwo komunikacyjne.

Ile ono nas kosztowało? — Nie liczmy lepiej a uchylmy czoła przed jego bohaterami.

Jak uczony bakterjolog ginie od hodowanych przez niego zarazków, jak roentgenolog i radjolog dają się dla dobra ludzkości za życia rozkładać zabójczym promieniom, tak i lotnik, pomny swych szczytnych obowiązków, umiera przy sterze samolotu w imię postępu ludzkości.

Cześć tym ludziom! Bez nich nie zaznalibyśmy dobrodziejstw postępu i kultury.

Możemy dyskutować o przyczynach katastrofy majorów Idzikowskiego i Kubali, możemy doradzać ich następcom wiele rzeczy dla uniknięcia podobnego nieszczęścia, lecz nie zmniejszy to czynu naszych lotników.

Należy przypuszczać, że ochłonąwszy z pierwszego wrażenia po wiadomości o tragicznej katastrofie zaczniemy wszyscy zastanawiać się nad jej powodem. Z nadesłanych komunikatów należy wnioskować, że winę ponosi motor, który złem działaniem zmusił lotników do przymusowego lądowania, przyczem ciemność, zły teren i omdlenie jednego z pilotów spowodowało rozbicie maszyny, a eksplozja benzyny dokonała reszty dzieła zniszczenia.



Polscy lotnicy majorowie Kubala (po lewej) stronie) i śp. Idzikowski (po prawej). W czasie próby przelotu z Europy do Ameryki złe działanie motoru spowodowało przymusowe lądowanie na Azorach, w czasie którego zginął śp. mjr. Idzikowski. Fot. Atlantic

Może zdziwi nas, że dla tak trudnego lotu wybrano płatowiec jednomotorowy, kiedy według rozważań teoretycznych należałoby użyć maszyny innej konstrukcji, wyposażonej w kilka motorów, których działanie w sumie mniej by zależało od jakiegoś przypadku, gdyż nawet zatrzymanie jednego z nich nie powodowałoby jeszcze przerwy w locie.

Może zdziwi nas też, że nie użyto wodnopłatowca, lecz zwykłego samolotu lądowego.

Może wreszcie zapytamy, czy cały lot był zbyt odważnie i lekkomyślnie przedsięwzięty

Odwagi naszym lotnikom transoceanicznym odmówić nie można, lecz o lekkomyślności nie może być nawet mowy.

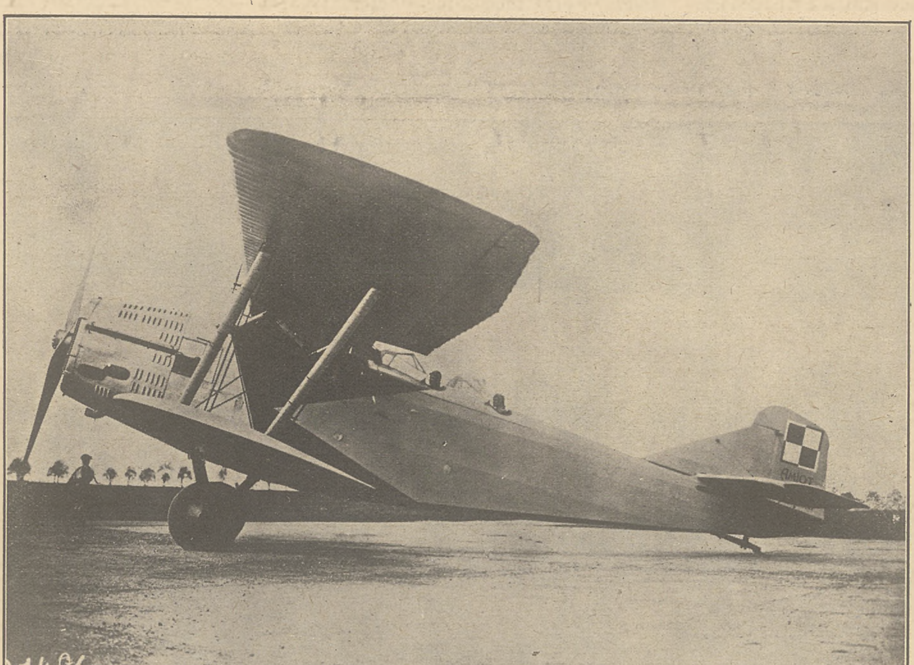
Przypomnijmy sobie jak dwadzieścia lat temu sławny lotnik Latham bezowocnie próbował przebyć kanał La Manche, padając za każdym razem do morza z powodu licznych defektów motoru. Śmiano się z niego, nazywano szaleńcem, aż wreszcie jego szczęśliwy współzawodnik Bleriot dowiódł śmiałym i szczęśliwym lotem, że komunikacja powietrzne między Anglją a kontynentem, jest rzeczą praktycznie możliwą.

Przypomnijmy sobie też czyn Lindbergha. Czy nie przepowiadano mu zguby z powodu nieodpowiedniej konstrukcji maszyny? Nikt nie przypuszczał wtedy, że gwiaździsty motor potrafi pracować bez przerwy prawie dwie doby, a jednak on przeleciał, a wielomotorowe kolosy tonęły w falach na polowie drogi.

Mimo wszystkich przypuszczeń, rozważań i rozumowań, nasi lotnicy poszli najlepszą drogą, zrobili co było w ich mocy dla bezpieczeństwa i pewności, a zatem byli gotowi w razie potrzeby oddać życie za błąd maszyny. I zapłacili drogo za odwagę, lecz spełnili swoje zadanie — lot ich przyczyni się do dalszego wzbogacenia naszych wiadomości o warunkach atmosferycznych nad oceanem i pozwoli następcom na korzystanie z zebranych doświadczeń i wiadomości dla definitywnego zwycięstwa.

Może już Klisz i Kowalczyk, przygotowując trasę lotu do Ameryki potrafią uniknąć nieszczęścia, dzięki doświadczeniom swoich polskich kolegów.

W każdym razie przyszły zwycięzca oceanu będzie musiał zawdzięczać swoją sławę może mniej od niego szczęśliwym, lecz dzielnym i śmiałym poprzednikom.



Samolot transoceaniczny polskich lotników przed lotem. Fot. Atlantic

Konkurs elegancji samochodów



Korso kwiatowe. — Austro-Daimler Stanisława hr. Łąckiego. Fot. „Samochód"



Korso kwiatowe — Steyr Stanisława hr. Michałowskiego. Fot. „Samochód

Powolny rozwój automobilizmu w Polsce był powodem stosunkowo małego zainteresowania się szerszych warstw zewnętrznym wyglądem samochodów. Zwracano u nas uwagę na cenę maszyny, na jej wartość mechaniczną itp., lekceważono do pewnego stopnia piękność linij i elegancję całości. Zjawisko to było poniekąd naturalnym skutkiem przekonania, że samochód już jako taki jest największym luksusem.

Obecnie coraz większa popularyzacja samochodu zmusiła i nas Polaków do poważniejszego traktowania zewnętrznego wyglądu tej szlachetnej maszyny, lecz mimo coraz większego zainteresowania się tą kwestją, odczuwamy wciąż jeszcze brak pewnej dozy krytycyzmu, który pozwoliłby nam na odróżnienie tanich efektów od wyrobów rzeczywiście pięknych.

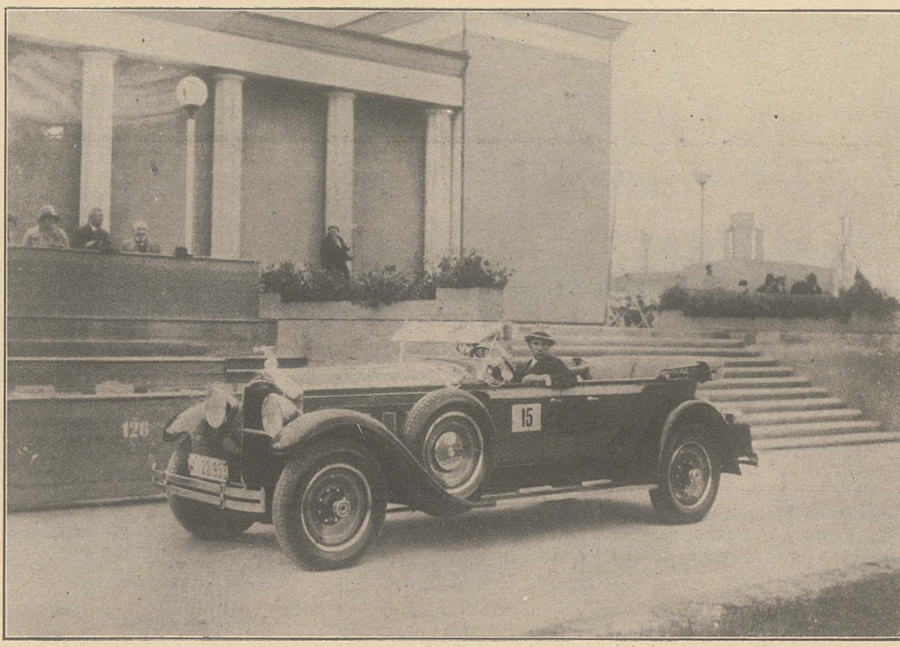
Dla uniknięcia takiej dezorjentacji koniecznem staje się organizowanie konkursów, które powinny, że tak się wyrazimy, prostować nasz spaczony gust i równocześnie być zachętą dla najdzielniejszych konstruktorów.

Jeden z ciekawszych konkursów odbył się u nas w Poznaniu dn. 10 bm. na arenie PWK. i zgromadził 37 różnych samochodów, które, po przeprowadzeniu szczegółowej oceny przez specjalną komisję, defilowały parokrotnie przed licznie zgromadzoną publicznością.

Do jury kokursowego należeli p. St. hr. Łącki jako przewodniczący, p. Adolfowa hr. Bnińska, pp. dyr. Stefan Głowiński, Kazimierz książę Lubomirski, dyr. Slupnicki, gen. Stanisław Sochaczewski, Wiktor hr. Szołdrski, inż. radca Józef Trampler i art. mal. Stanisław Wróblewski.

Wyniki konkursu były następujące:

I nagrodę dla samochodów otwartych uzyskali:

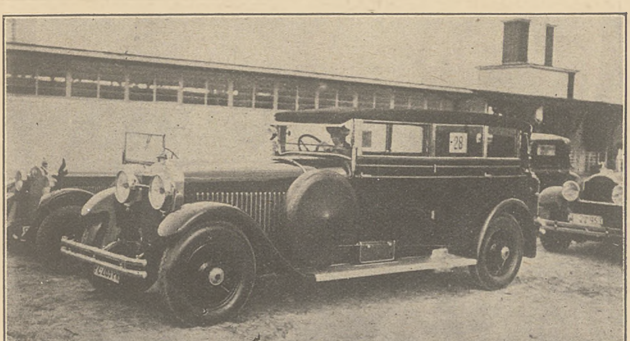


Pierwsza nagroda w kategorji samochodów otwartych. „Packard", prowadzony przez St. hr. Gorzeńskiego

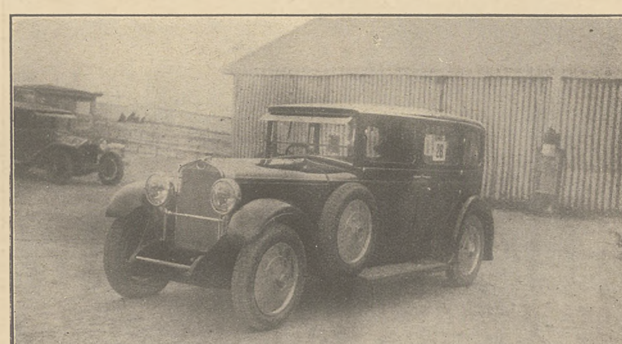
p. Gorzeński-Ostroróg — na samochodzie Packard; firma Austro-Daimler — A. D R. Torpedo; firma Praga Automobile — Praga-Piccolo; firma Skoda — Hispano Suiza; p. Zagórski — Lincoln.

II nagrodę uzyskali:

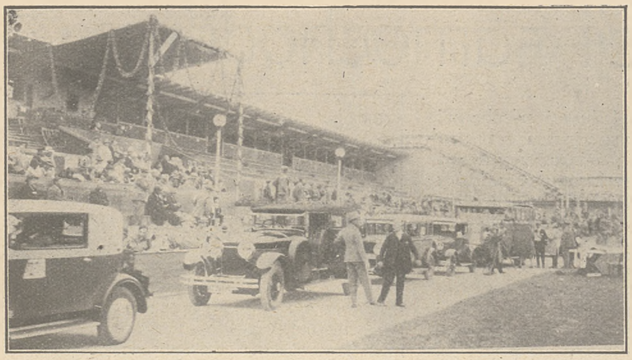
firma Praga-Automobile na samochodzie Praga Alfa; p. Scholz — Fiat 520; p. Rychter — Alfa Romeo; firma Dakla — Steyer XX; firma Praga Automobile — „Praga Grand"; firma Elibor — Buick 92 H. P.; firma Poznański Autoskład — „Studebacker Commandor sport".



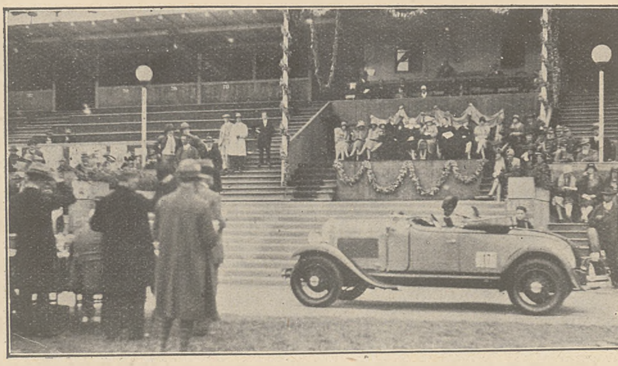
Pierwsza nagroda w kategorji kabrjoletów. „Minerva", karosowana przez firmę „Brzeskiauto" w Poznaniu. Fot. „Samochód"



Piękna limuzyna „Delage", karosowana w fabryce „Samolot" w Poznaniu zdobyła pierwszą nagrodę. Fot. „Samochód"



Defilada samochodów przed stołem sędziowskim. Fot. „Samochód"



Roadster „Studebaker" odznaczony II nagrodą. Fot. „Samochód"

III nagrodę uzyskali:

firma Autolux na samochodzie Whipped torpedo; p. Zagórski — Ford; firma Pozn. Auto-Skład — Elcar torpedo.

Samochody zamknięte (limuzyny) zostały sklasyfikowane przez jury następująco:

I nagrodę uzyskali:

firma Austro-Daimler na samochodzie — Austro-Daimler Sedan; firma Brzeskiauto — Fiat 525; p. Zagórski — Lincoln; firma Brzeskiauto — Fiat 521.

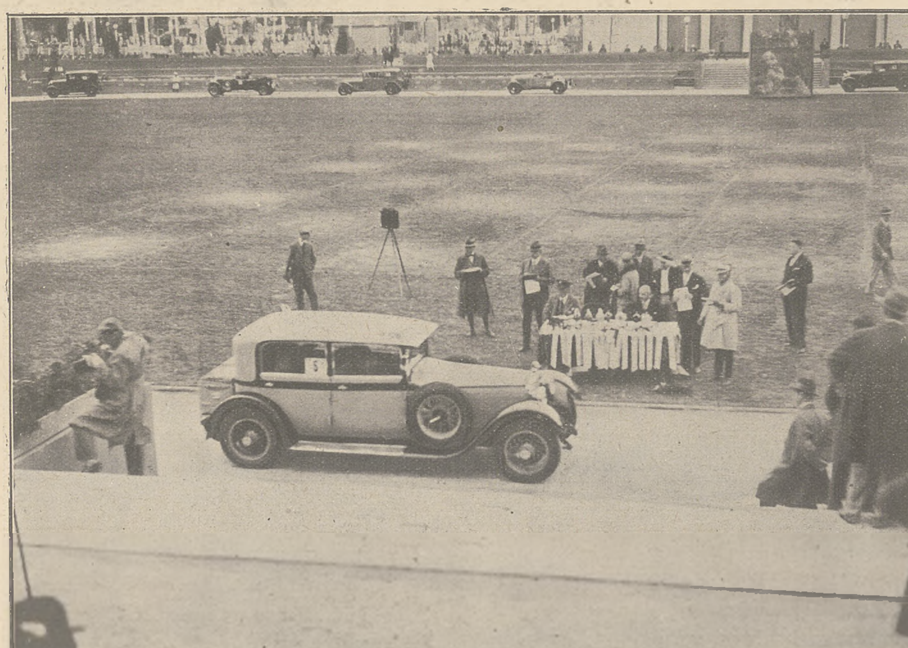
II nagrodę uzyskali:

firma Dakla — Lancia; firma Tatarski — Oakland; firma Skoda — Skoda 6 R 18/50; firma Tatarski — La Salle; firma Elibor — Buick 75 HP.; firma Poznański Autoskład — Erskine Studebaker; p. Putiatycki — Elcar; firma Elibor — Oldsmobile.

III nagrodę uzyskali:

firma Tatarski — Chevrolet; firma Autolux — Whipped.

Najciekawsze dla nas są rezultaty, osiągnięte przez krajowe wytwórnie karoseryj, które coraz poważniej zaczynają pracować w tej dziedzinie, tworząc rzeczy w niczem nie ustępujące wyrobom zagranicznym.



Piękna i efektowna limuzyna „Austro-Daimler" zdobyła II nagrodę w swej kategorji. Fot. „Samochód"

Za samochody, karosowane w kraju *pierwsze nagrody* uzyskały następujące wytwórnie:

firma Brzeskiauto za karoserję typu kabriolet na podwoziu Minerva;

firma Samolot za karoserję na podwoziu Delage;

firma Elibor za karoserję na podwoziu Buick

Drugą nagrodę uzyskali:

firma Auto-Salon za karoserję wyrobu Gdańskiej Fabryki Karoseryj na podwoziu Chrysler F 75;

firma Hempowicz-Automobile za limuzynę na podwoziu Itala;

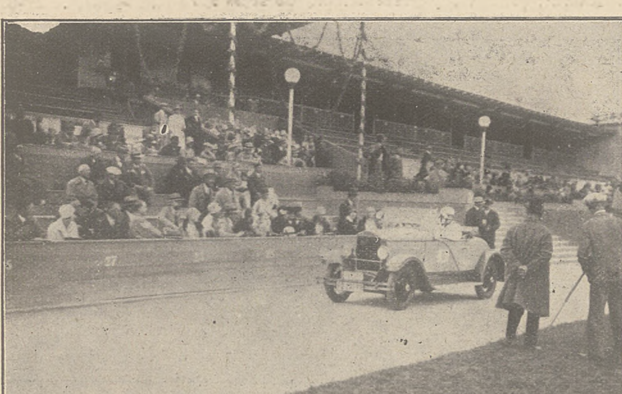
firma Austro-Daimler za kabriolet na podwoziu Citroen, wyrobu C. Lux w Warszawie.

Pozatem pierwszą nagrodę uzyskał Auto-Car, karosowany przez firmę Samolot w Poznaniu. Maszyna ta zwracała na siebie powszechną uwagę nadzwyczaj wygodnem urządzeniem wewnętrznem oraz rozsuwanym dachem.

Złote plakiety uzyskały:

samochody pp. Stanisława hr. Łąckiego i Piotra Michałowskiego, które wzięły udział w korsie samochodowem.

K—a.



Mały roadster „Praga" zdobył I nagrodę. Fot. „Samochód"

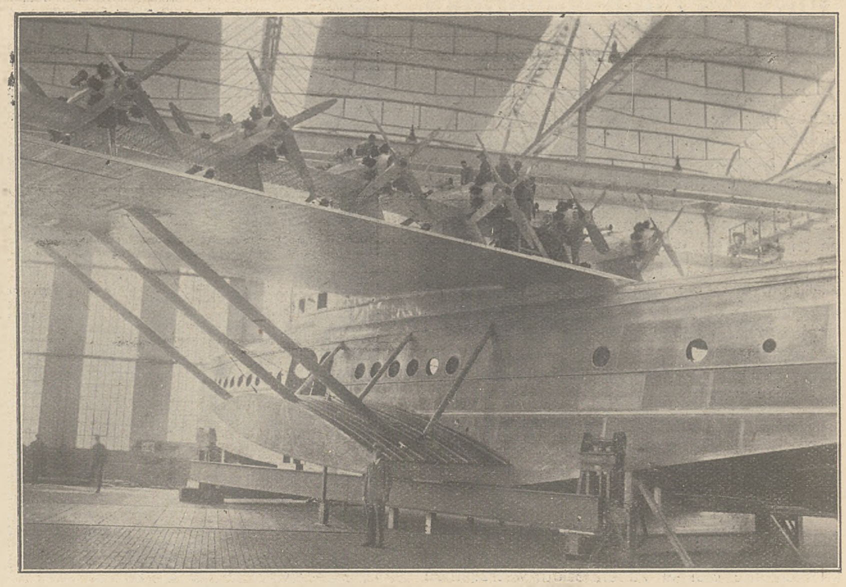


Komisja sędziowska przy pracy. Fot. „Samochód"

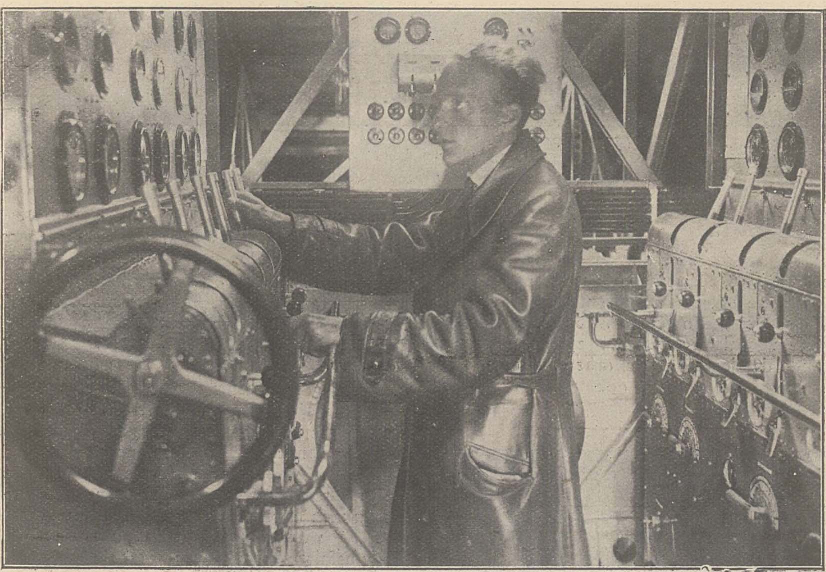
Nowy samolot olbrzym

Już od dłuższego czasu pracują w lotnictwie nad budową maszyn wielomotorowych, dla podniesienia rentowności, oraz zwiększenia bezpieczeństwa lotów pasażerskich. Założenie, z którego wychodzą instruktorzy, jest zupełnie słuszne, gdyż bezpieczeństwo lotu w największej mierze zależy od regularnego działania silnika. Przy komunikacji nadlądowej zespucie się motoru powoduje przymusowe lądowanie, lecz przy pewnem szczęściu i dobrej pogodzie kończy się ono zazwyczaj tylko uszkodzeniem maszyny, nie przystosowanej do lądowania na dowolnym terenie. Gorzej przedstawia się sprawa przy lotach nadmorskich. Każdy defekt motoru grozi tu poważną katastrofą, gdyż wodnopłat nie może opuścić się na wzburzoną powierzchnię wody, a nawet przy szczęśliwem lądowaniu tonie często przed nadejściem pomocy.

Mimo wielkich wysiłków specjalistów, motor lotniczy nie działa dziś jeszcze zupełnie niezawodnie i zawsze istnieje obawa, że w pewnej chwili może on odmówić posłuszeństwa, dlatego też samolot wielomotorowy uchodzi za więcej bezpieczny. Prócz ilości motorów w wodnopłatowcach ma wielkie znaczenie ich wielkość, gdyż małe maszyny, nie mogą ani lądować, ani utrzymywać się długo na wzburzonej wodzie, wielkie natomiast, przy właściwej budowie kadłubów, znoszą znacznie łatwiej nawet silne uderzenia fali.



Wodnopłat „Dornier Do X" w hali montażowej. Widzimy rozmieszczenie motorów, wbudowanych nad małą dodatkową płaszczyzną oraz boczny pływak, ułatwiający start.

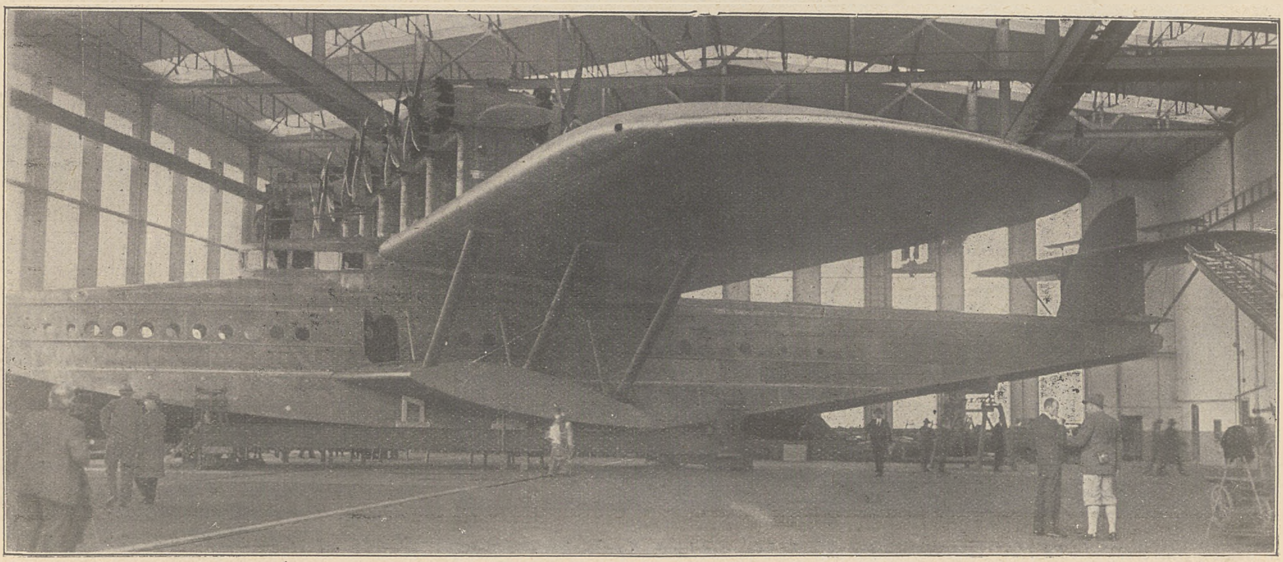


Wychodząc z tych właśnie założeń fabryka Dorniera, jedna z większych wytwórni wodnopłatowców, zdecydowała się na budowę nowego olbrzyma typu „Do X".

Cechy charakterystyczne tej maszyny są: rozpiętość 48 mtr., długość 40 mtr., ilość motorów 12, moc każdego motoru 525 H. P., system motorów — Simens, gwiaździste, szybkość maksymalna 250 klm, szybkość normalna 190 klm.

Na specjalną uwagę zasługuje nowy typ dna w kadłubie-pływaku. Większość wodnopłatowców posiada dziś pływaki-ślizgowce z dużemi progami, natomiast Dornier „D X" ma dno ostre, jak w zwykłych statkach. Mimo większych trudności przy starcie, nowy kadłub powinien zapewnić mu znacznie lepsze trzymanie się na wodzie i łatwiejsze lądowanie nawet w czasie gorszej pogody. *K—a.*

Kierowanie motorami Dorniera „Do X" odbywa się, ze specjalnej kabiny, umieszczonej za przedziałem pilotów.



Widok ogólny wodnopłatowca-olbrzyma.

Nowy typ radjo-odbiornika samochodowego

Przyzwyczailiśmy się do radja i nawet w podróży nie chcemy rezygnować z naszych ulubionych koncertów i komunikatów. Najwięcej zapaleni radjo-amatorzy zabierają często całą aparaturę radjową do samochodu i korzystają z każdej przerwy w podróży, ażeby zawiesić prowizoryczną antenę i choć na chwilę połączyć się z resztą świata. Rozumie się, że wożenie ciężkiego i delikatnego odbiornika, oraz ciężkich bateryj i niepewnych akumulatorów, które w każdej chwili mogą się przewrócić i zalać kwasem samochód, nie jest ani łatwe ani przyjemne. Zazwyczaj po paru próbach rezygnujemy dobrowolnie z takiej przyjemności.

Dużym krokiem naprzód w tej dziedzinie jest pomysł firmy „Hempowicz-Automobile" w Poznaniu, która zdecydowała się na wbudowanie do samochodów specjalnych aparatów radjowych, zapewniających odbiór nawet w czasie najszybszej jazdy po złych drogach. Aparaty te, dzięki bardzo pomysłowej konstrukcji nie cierpią zupełnie od wstrząśnień i uderzeń i nie zajmują wiele miejsca, gdyż wstawia się je w przednią ścianę limuzyny, tuż za siedzeniem kierowcy.

Ciekawa jest konstrukcja samego odbiornika. Za długą przednią płytą umieszczono na wąskiej podstawce siedem lamp w gumowych osłonach, pomiędzy któremi znajdują się niezbędne akcesorja, jako to cewki, kondensatory itp. Całość jest zupełnie płaska i daje się wygodnie umocować prawie w każdym samochodzie. Jako anteny używa się długiej spirali z cienkiej miedzianej linki, wplecionej w dach limuzyny. Jeszcze lepsze rezultaty daje w niektórych wypadkach zamiast drutu struga gorących gazów, wyrzucanych przez motor. Zamiast uziemienia łączy się aparat na metalową masę ramy samochodowej. Najważniejszą cechą odbiornika jest zupełne stłumienie wszelkich przeszkód, wywołanych iskrzeniem magneta.

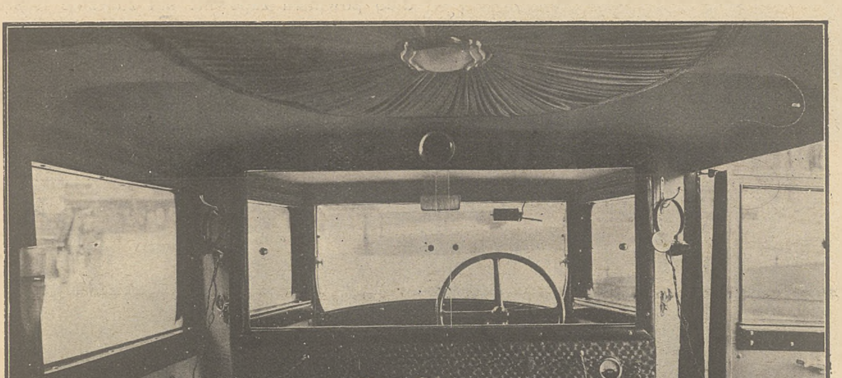
W czasie próbnej jazdy spostrzegliśmy, że zaledwie przez krótką chwilę po naciśnięciu starteru powstawały szmery w głośniku, lecz z chwilą zaskoczenia silnika ginęły one zupełnie, i nawet w czasie najszybszej jazdy mogliśmy dobrze słyszeć na głośnik lub słuchawki kilka stacyj radjowych. W czasie tych prób zaobserwowaliśmy ciekawe zjawisko kierunkowego działania anteny, oraz chwilowego zaniku lub wzmocnienia odbioru w zależności od charakteru drogi. Należy przypuszczać, że nowy pomysł wbudowywania na stałe aparatów radjowych do samochodu wybawi zapalonych radjo-amatorów od wielu kłopotów.

K—a.



6-cylindrowa luksusowa limuzyna na podwoziu „Itala" z wewnętrzną stacją odbiorczą radjową, karosowana w firmie „Hempowiczautomobile" w Poznaniu.

Fot. J. Puciński. Poznań.



Widok superheterodyny odbiorczej zainstalowanej w samochodzie przez firmę „Hempowiczautomobile".

Fot.: J. Puciński. Poznań.

Rozmaitości o drogach polskich

Kredyty dla celów drogowych, a więc: na administrację, utrzymanie dróg, oraz na zapomogi dla budowy dróg nowych, są jak wiadomo nieznaczne. Dla zrozumienia nikłości tych kwot wystarczy uprzytomnić sobie, że wpływy podatkowe itp. wynoszą w obecnych stosunkach rocznie na 1 km sieci istniejącej zł 2 450, wówczas gdy samo pokrycie starej szosy asfaltem, czy kostką kosztuje od 120 tys. zł do 180 tysięcy złotych na 1 km.

* * *

Wniesiony do Sejmu przez Ministerstwo Robót Publicznych projekt ustawy o podatku drogowym od pojazdów mechanicznych przewiduje następujące normy opłat (w złotych rocznie):

Ford otwarty	320
Buick 5-osobowy	560
Kareta Austro-Daimler . .	935
Samochód ciężarowy o wadze 1,5 tonny	375

Cały dochód według stanu samochodów w 1928 r. wynosiłby około 11 miljonów zł.

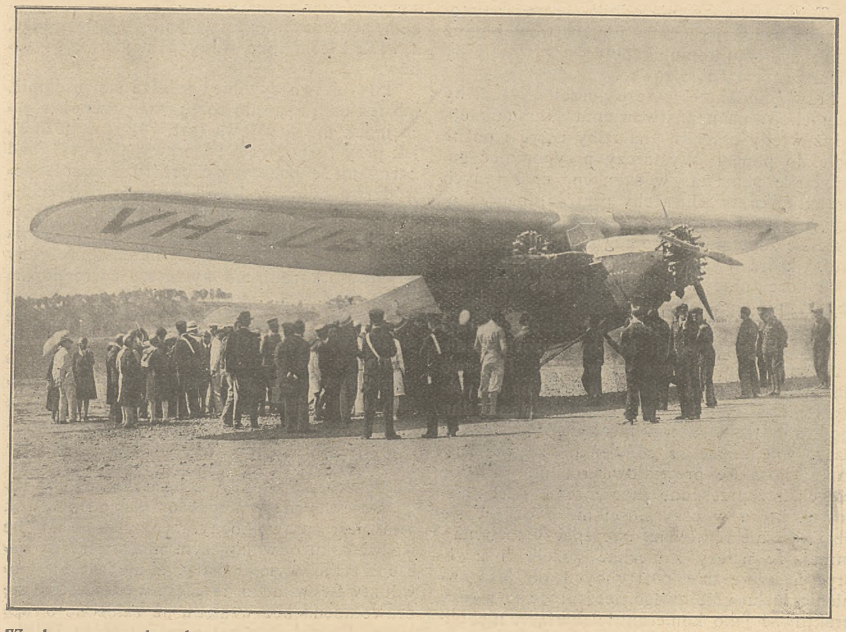
* * *

Pan W. Gajewski, w nr. 27 „Wiadomości Stowarzyszenia Członków Polskich Kongresów Drogowych" wysuwa projekt pociągnięcia do świadczeń na rzecz utrzymania dróg również właścicieli koni, jako tych, którzy posiadają środki przewozowe, najwięcej korzystają z dróg. Przy 5 miljonach koni w Polsce i przy niskiej opłacie zł 5,— od konia, dałoby to zł 25 miljonów. — Tenże autor uważa, że zupełnie usprawiedliwione byłoby zwiększenie obciążenia opłatą drogową przemysłu i handlu.

Australja—Londyn

Anglja cieszy się nowym rekordem swego lotnictwa. Samolot angielski, który widzimy na rycinie obok zamieszczonej, nazwany „Krzyżem Południa“, przeleciał szczęśliwie w ciągu 13 dni przestrzeń Australja — Londyn, bijąc tem samem o 2 dni poprzedni rekord, ustanowiony przez pilota Berta Hinklera. Lot Hinklera był swego czasu wielką sensacją, gdyż wykonany został na małej awionetce „The Moth“.

Fot. Wide World





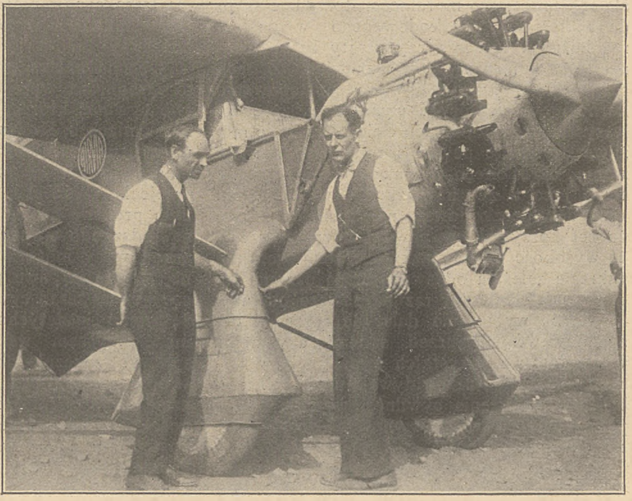
W Ameryce wydarzyła się tragiczna katastrofa samolotowa. Znany pilot Jack Ashcraft w towarzystwie pilotki Violi Gentry dokonywali lotu ćwiczebnego na dużym płatowcu „The Answer“. Z niewiadomych przyczyn płatowiec spadł. Ashcraft zginął na miejscu, jego towarzyszka zaś jest ciężko ranna.

Fot.: Wide World



Lotnicy amerykańscy Yancey i Williams przelecieli ocean Atlantycki z zachodu na wschód na samolocie „Pathfinder“ — nie, jak poprzednio doniosły agencje, na „Gwieździe Północy“ — lądując w Rzymie 10 bm. Na powitanie lotników na lotnisko przybyły tłumy publiczności. Przybył także Mussolini, jednakże, nie mogąc doczekać się samolotu, odjechał, na dwadzieścia minut przed przylotem. Spóźnienie zostało spowodowane koniecznością lądowania w Hiszpanji w okolicach Santandere, gdzie uzupełniono zapasy paliwa, poczem dopiero odbył się start do dalszej drogi. Trasę New Jork — Rzym wybrali lotnicy dla tego, że Williams, mimo swego nazwiska, jest z pochodzenia Włochem.

Fot. Scherl



Yancey i Williams sfotografowani zaraz po ukończeniu lotu.

(Fot. Keystone)

Nasza przyszłość komunikacyjna

(Dokończenie ze str. 5-ej)

szych dróg z siecią zagraniczną. Otóż w Polsce na jeden km. kwadr. przypada:

W woj. zachodnich — 0,2 km. dróg bitych
w woj. środkowych — 0,1 km. dróg bitych,
w woj. wschodnich — 0,01 km. dróg bitych.
Przeciętnie mniej niż 0,1 km.

W Niemczach natomiast gęstość przeciętna wynosi około 0,5 km. a we Francji nawet 1 km. czyli dziesięć razy więcej niż u nas.

Widzimy więc, że stan naszych dróg pozostawia jeszcze dużo do życzenia.

Przejdźmy wreszcie do finansów. — Wystarczy podać ilość protestów wekslowych w ostatnim miesiącu, ażeby przekonać naszych Czytelników, że chociaż nasze koleje i drogi nie są jeszcze w stanie idealnym, lecz istnieją, żyją i można niemi i po nich jeździć, zato pieniędzy nie posiadamy, a te, co przypadkowo nam pozostały, służą nie dla jakiegoś pożądanego obrotu handlowego, lecz dla wykupywania zabagnionych weksli i płacenia podatków. W sumie musimy stwierdzić, że sprawa finansowa przedstawia się u nas najgorzej.

Jak na tem tle może wyglądać walka konkurencyjna naszych kolei z samochodami?

Logicznie jest ona niemożliwą, gdyż narazie obydwaj przeciwnicy są zbyt słabo rozwinięci. Istnieje jednak obawa, że kolej, jako instytucja państwowa, niedoceniając znaczenia samochodu zechce skorzystać ze swoich wpływów i przywilejów i postara się zahamować rozwój ewentualnego przeciwnika.

Takie postępowanie odbiło się nader szkodliwie na naszej gospodarce państwowej, gdyż wady systemu komunikacyjnego wpłynęły by ujemnie na eksport towarów zagranicę.

Prawdopodobnie jeszcze gorzej wyszedł by samochód na upaństwowieniu komunikacji, gdyż wtedy etatyzm znalazłby nowe i obfite pole do popisu. Wystarczy przypomnieć gospodarkę państwa w salinach oraz innych przedsiębiorstwach, ażeby przyjść do przekonania, że tego rodzaju kierownictwo nie nadaje się zupełnie dla komunikacji samochodowej, która wymaga szybkości, sprężystości i ciągłości pracy, wolnej od wpływów częstych zmian politycznych.

Należy przypuszczać, że najlepszem rozwiązaniem tej kwestji byłoby pozostawienie całej pracy inicjatywie prywatnej. Państwo natomiast powinno częściowo dopomagać różnym przedsiębiorstwom przez udzielanie długoterminowych i niskoprocentowych pożyczek, wychodząc z założenia, że znacznie mniej kosztuje prawidłowa rozbudowa dróg bitych, niż przesadne zagęszczenie sieci kolejowej, która w przyszłości może okazać się zbędną i nie rentowną. Nie znaczy to bynajmniej, że należy zaniechać wszelkich inwestycyj, koniecznie potrzebnych dla usprawnienia ruchu kolejowego, lecz prace te należy traktować jako konieczności bieżące, nieobliczone na dalszą metę.

Rozumie się, że organizacja ruchu samochodowego wymagałaby opracowania szeregu przepisów, które zabezpieczałyby regularność, punktualność i bezpieczeństwo ruchu, oraz usuwałyby niepewność co do przyszłości, co wpłynęłoby dodatnio na przyciągnięcie koniecznych dla nas inwestycyjnych kapitałów zagranicznych.

L. Kozłowski.

PRAWO I SĄD

Jeszcze jedna inowacja

Powództwo cywilne

Nowa procedura karna, o której pisaliśmy już w jednym z poprzednich numerów, wprowadza do naszego postępowania karnego jeszcze jedną inowację w praktyce niesłychanie korzystną. Jak wiadomo, przy większości przestępstw powstaje nietylko szkoda moralna, którą zasadniczo ściga kodeks karny, lecz także szkoda materjalna. Najwyraźniej występuje to przy przestępstwach przeciwko własności, gdzie właśnie owa szkoda materjalna jest przedmiotem przestępstwa, przy wymuszeniu, rabunku itd. Jednak często szkoda może być znacznie większa nawet, niż dobro bezpośrednio uszkodzone, np. przy wszelkich urazach cielesnych, przy niektórych przestępstwach przeciwko moralności itp., gdzie szkoda materjalna poszkodowanego w postaci np. kosztów leczenia czy utraty zarobkowania bywa nieraz bardzo znaczna. Z tego też względu już w dawnem postępowaniu karnem w niektórych wypadkach, przedewszystkiem przy urazach cielesnych, było możliwe uzyskanie pewnego rodzaju odszkodowania, określonego jednak globalnie, ryczałtowo jako t. zw. nawiązka. Z wielu jednak względów poszkodowani niechętnie z tej możności korzystali, w pewnej mierze dlatego, że wysokość tej nawiązki w bardzo szerokim zakresie zależała od swobodnego uznania sądu, a udzielenie jej raz na zawsze odcinało możność wytaczania dalszych roszczeń odszkodowawczych przed sądami cywilnemi. Natomiast we wszystkich wypadkach, w których ustawa nie przewidywała nawiązki, trzeba było roszczenia cywilne, wynikłe na tle przestępstwa karnego, wyskarżać drogą osobnej skargi cywilnej.

Było to oczywiście bardzo niepraktyczne i niepotrzebnie przedłużało i komplikowało procedurę sądową. Cały materjał dowodowy, który już raz przedłożono sądowi karnemu podczas rozprawy nad przestępstwem, ponownie stawał się przedmiotem rozpatrywania przez sąd cywilny, który po raz drugi, przy zastosowywaniu nieco innych zasad dociekał tej prawdy, która miała być podstawą wyroku. A jeżeli weźmiemy pod uwagę, że metody badania tej prawdy były i są w sądzie karnym nieco inne, niż w sądzie cywilnym, gdyż sąd karny musi wyjaśnić wszelkie okoliczności czynu, podczas gdy sąd cywilny uwzględnia tylko te fakty, które strony mu przedkładają dla uzasadnienia swych twierdzeń, to nie możemy się dziwić, jeżeli czasem zdarzało się, że sąd cywilny dochodził do innych zgoła wyników faktycznych, niż sąd karny, — rezultat dla laika conajmniej dziwny, a dla wymiaru sprawiedliwości w najwyższym stopniu niepożądany.

Obecna polska procedura karna zmieniła to zasadniczo, wprowadzając t. zw. powództwo cywilne, które przedtem już było znane na ziemiach b. Królestwa, a opiera się o wzory francuskie. Mianowicie jeżeli np. automobilista znajdzie się pod oskarżeniem za to, że przejechał człowieka, to nie potrzebuje w osobnym procesie bronić się przed skargą cywilną odszkodowawczą poszkodowanego. Poszkodowany może wnieść powództwo cywilne, obliczając swe pretensje odszkodowawcze według zasad cywilnych, a oskarżony może bronić się natychmiast wszelkiemi środkami, przyczem wszechstronne wyjaśnienie sprawy, znacznie obszerniejsze, niż naogół w postępowaniu cywilnem, pozwoli mu w znacznie szerszej mierze wyprowadzić okoliczności, przemawiające na jego obronę, niż w postępowaniu cywilnem. Nakoniec, jak wykazuje praktyka, sprawy karne zawsze znacznie prędzej bywają załatwiane, niż sprawy cywilne, tak, że przy rozpatrywaniu tego powództwa cywilnego nie zaznaczy się w sposób tak niezwykle szkodliwy, jak w powolnem postępowaniu cywilnem, upływ czasu, a wraz z tem inne wady pamięciowe świadków.

Powództwo cywilne zgłasza się pisemnie, lub też ustnie, aż do rozprawy głównej, a raczej, jak mówi ustawa (art. 74) „nie później, jak przy rozpoczęciu rozprawy głównej". Sąd karny może pozostawić bez rozpoznania powództwo cywilne, jeżeli uzna, że roszczenia, stanowiące jego podstawę, nie mają bezpośredniego związku z przedmiotem oskarżenia (art. 75 p. B.) lub też, że materjał, zebrany w sprawie karnej, nie wystarcza na rozpoznanie powództwa cywilnego lub jego części (art. 369). Oczywiście powództwo cywilne można wytoczyć tylko o tyle, o ile nie wytoczono go już poprzednio w drodze postępowania cywilnego przed sądem cywilnym. Jeżeli tak się stało, a poszkodowany ponownie wniesie powództwo cywilne przed sąd karny, sąd powództwo to pozostawi bez rozstrzygnięcia.

Orzeczenie w sprawie powództwa cywilnego staje się prawomocne o tyle, o ile wyrok sam jest prawomocny. Oczywiście o ile we wniosku odwoławczym np. oskarżony zaczepi tylko wymiar kary, a nie zaczepi powództwa cywilnego, ta część wyroku staje się prawomocna bez względu na założone odwołanie. Powód cywilny sam nie może jednak zakładać apelacji, chyba, że założył ją oskarżyciel. Natomiast, i to jest rzeczą niesłychanie ważną, powód cywilny ma prawo wytoczyć skargę przed sądem cywilnym o część powództwa, którą sąd karny albo pozostawił bez rozpoznania, albo, co nawet ważniejsze, i pozornie sprzeciwiające się jednej z najważniejszych zasad prawnych, którą oddalił (art. 467). W ten więc sposób przy wnoszeniu powództwa cywilnego niczego się nie ryzykuje, gdyż w razie oddalenia powództwa w całości lub części zawsze jeszcze pozostaje droga cywilna ze wszystkiemi instancjami.

Jest to więc inowacja bardzo pożyteczna, która w praktyce prawdopodobnie przyczyni się w dużej mierze do usprawnienia wymiaru sprawiedliwości.

(pz)

OGŁOSZENIA DROBNE

Jednołamowy wiersz nonparelowy 25 groszy

Szofer

trzeźwy, kawaler, obeznany z reparacją samochodów do prowadzenia autobusu potrzebny zaraz. W. Kramarek, Wolsztyn, ul. Dworcowa 6, telefon 6.

Szofera

trzeźwego i sumiennego do samochodu ciężarowego marki Chevrolet poszukuje zaraz. Zgłoszenia z odpisami świadectw proszę skierować do „Par", Aleje Marcinkowskiego 11, pod 29.76.

Szofer

kawaler z długą praktyką i egzaminem poszukuje posady. Zgłoszenia zd 29 195

Szofer

kawaler, lat 23, lotnik, przyjmie posadę szofera w mieście lub na majątku. Adres: Leon Dembow, Wólka mazowiecka, poczta Rawa ruska (Małopolska).

Motocykl

„Sarolea" 3½ k. m. w dobrym stanie gotów do jazdy sprzedam z powodu wojskowości. Adres: Władysław Palm. Mosina, ul Kolejowa 128 c. zw 17 562

Samochody

„Lancia" 4 cyl., 4 osob. za cenę zł 12 500. „Durkopp" 4 cyl., 6 osob. za cenę zł 6 000. wymienione znajdują się w bardzo dobrym stanie. Nadzwyczaj korzystnie na dogodnych warunkach do nabycia. „Imperator-auto", Poznań. ul. Sew. Mielżyńskiego 21.

Samochód Fiat 501

karoserja sportowa, dwuosobowa (z dwoma siedzeniami rezerwowemi). Wóz kompletny i natychmiast do użytku. Cena 6 000, wpłata 2 500 reszta korzystne spłaty. Oferty Samochód zdw 29 329

Samochód

osobowy 6/18 N. A. G. otwarty z nakryciem. 4 siedzenia, w bardzo dobrym stanie jest na sprzedaż za 2 500 zł. Podanie proszę zwrócić pod 28,22 do „Par", Al Marcinkowskiego 11.

Samochód

Super - Fiat mało używany za niską cenę na sprzedaż względnie zamiana na mniejszy. Piotra Wawrzyniaka 13, restauracja. zw 17 614

Udział państwa w rozwoju polskiego lotnictwa

(Przemówienie ministra Kühna.)

W ubiegłym tygodniu, dnia 10. b. m., odbyła się uroczystość poświęcenia Polskich Linij Lotniczych „Lot", podczas której p. minister komunikacji Kühn wygłosił następujące przemówienie:

„Podwaliny pod rozwój lotnictwa cywilnego dało lotnictwo wojskowe, które było jakby kolebką lotnictwa cywilnego.

Zadania, jakie stoją przed tem lotnictwem, są bardzo różnorodne, liczne i poważne.

Przedewszystkiem ma ono na celu propagandę idei lotnictwa wśród społeczeństwa, przez ciągłe wykazywanie jego użyteczności praktycznej w każdej dziedzinie życia. Bez lotnictwa nie można sobie już dziś wyobrazić tętna życia nowoczesnego — w przyszłości rzecz ta będzie bezwzględnie nie do pomyślenia.

Dzięki L. O. P. P. i innym organizacjom lotniczym, idea lotnictwa znajduje u nas coraz bardziej należyte zrozumienie.

Lotnictwo cywilne krzepnie coraz bardziej i rozwija się samodzielnie. Mamy już dość liczne kadry wybitnych przedstawicieli nauki, którzy korzystają z pomocy Instytutu Aerodynamicznego, mamy kadry personelu technicznego, inżynierów, mechaników i obsługi technicznej. Kadry te stale się zwiększają zapełniając tem samem luki, jakie dotkliwie odczuwało nasze lotnictwo cywilne.

Również sport lotniczy coraz bardziej się rozwija; duże w tej mierze oddają usługi aerokluby akademickie.

Dzięki inicjatywie i przewidującej polityce władz lotnictwa wojskowego, Polska w zakresie zapotrzebowań na materjał lotniczy dla lotnictwa cywilnego jest samowystarczalną.

Początkowo Polska była w stanie budować tylko płatowce i silniki na zasadzie licencyj zagranicznych; mianowicie płatowce Fokker są budowane z materjałów krajowych przez fabrykę „Plage i Laśkiewicz" w Lublinie; silniki do tych płatowców, typu Wright, są produkowane przez Polskie Zakłady „Skody".

Obecnie już, muszę to podkreślić z prawdziwą radością, możemy posiłkować się swoim własnym materjałem lotniczym, który jest owocem koncepcyj twórczych naszych konstruktorów. Należą tu w pierwszym rzędzie: samolot: „P. W. S. 20", wykonany przez Podlaską Wytwórnię Samolotów, oraz samolot „Lublin R. X.", wykonany również według własnych projektów przez fabrykę „Plage i Laśkiewicz".

Również podkreślić muszę wytężoną pracę naszych młodych konstruktorów, której wynikiem jest cały szereg awionetek, tego najlepszego propagatora lotnictwa sportowego.

Dziś śmiało możemy już powiedzieć, że pod względem polityki przemysłu lotniczego jesteśmy na dobrej drodze.

Przechodząc do najważniejszego zadania lotnictwa cywilnego, jakiem jest lotnictwo komunikacyjne, winienem podkreślić korzyści, jakie komunikacja lotnicza daje, a więc:

1) zwiększenie szybkości komunikacji, a przez to przyśpieszenie tętna życia ekonomicznego w kraju, 2) szybkie połączenie ważniejszych centrów w kraju i zagranicą, 3) popieranie rodzimego przemysłu lotniczego, dzięki zamówieniom dla lotnictwa komunikacyjnego, 4) utrzymanie w treningu personelu latającego i wyćwiczenie personelu technicznego, 5) przygotowanie i rozbudowa na ziemi, które mogą służyć w wypadku działań obronnych jako bazy dla lotnictwa wojskowego, 6) stworzenie w celach obronnych częściowego zapasu materjału lotniczego.

Powyższe fakty spowodowały, że państwa wzięły na swe barki ciężary, związane z prowadzeniem lotnictwa komunikacyjnego.

Dotychczas lotnictwo komunikacyjne nigdzie się nie opłaca i państwa pokrywają wszystkie wydatki, związane z prowadzeniem tej komunikacji i łożą olbrzymie sumy na organizację wewnętrzną i zdobywanie nowych szlaków międzynarodowych, widząc w tem olbrzymie korzyści na przyszłość.

W Polsce koszty te obciążały państwo prawie w 95 proc. Było to całkiem naturalne, ze względu na pionierską rolę, jaką państwo musiało odegrać w rozwoju lotnictwa. Jednakże wszystkie wyżej przytoczone motywy, oraz zadania i cele lotnictwa komunikacyjnego przemawiają za tem, aby pieczę nad lotnictwem roztoczyło nietylko państwo, ale i wszystkie inne organizacje państwowe zainteresowane, a w pierwszym rzędzie czynniki samorządowe.

Z natury rzeczy wynika, że o ile państwo wzięło na siebie początkowo olbrzymie koszty, związane z rozbudową lotnisk, oraz przygotowaniem komunikacji lotniczej międzynarodowej, o tyle zadaniem samorządów winno być rozszerzanie rozwoju lotnictwa komunikacyjnego międzymiastowego przez udział w subwencjach dla linij lotniczych, oraz przez zakładanie własnych lotnisk i urządzeń pomocniczych.

Z wyżej wymienionych powodów Ministerstwo Komunikacji powołało do życia przedsiębiorstwo Polskie Linje Lotnicze „Lot" o kapitałach państwowych i samorządowych, która działa na zasadach przedsiębiorstw handlowo-przemysłowych prywatnych. Dotychczas do przedsiębiorstwa przystąpiły samorządy śląskie i Skarb Śląski, oraz miasto Bydgoszcz.

Jestem przekonany, że dotychczasowe wyniki działalności „Lotu", oraz znaczenie jego działalności dla miast spowodują pozostałe miasta, mianowicie: Warszawę, Lwów, Kraków, Poznań i Łódź do przyśpieszenia swego przystąpienia do „Lotu".

Pragnąłbym jeszcze zwrócić uwagę na rolę Polski w ogólnej komunikacji międzynarodowej.

Polska, kraj o otwartych granicach, o idealnych płaszczyznach dla lotnictwa, pod względem wojskowym umożliwia napady lotnicze na Polskę prawie przez wszystkie granice. Te same jednak właściwości położenia geograficznego Polski, czynią ją wymarzonym krajem dla lotnictwa cywilnego, a w szczególności dla lotnictwa komunikacyjnego. Polska leży na skrzyżowaniu dróg naturalnych, łączących Europę z Azją, t. j. Zachód ze Wschodem, oraz kraje Północy z krajami Południa. Ponieważ rola i znaczenie środków komunikacyjnych w państwach nowoczesnych przedstawia dominującą wartość dla całokształtu życia danego państwa, a drogi powietrzne będą niemniej ważne od dróg lądowych i wodnych, przeto Polska winna sobie zdać jasno sprawę z ważności lotnictwa komunikacyjnego, oraz musi się zdobyć na duży wysiłek tak intelektualny jak i finansowy, aby w swej pionierskiej pracy nad rozwojem lotnictwa móc zapewnić sobie na przyszłość należny jej udział i rolę w międzynarodowej komunikacji lotniczej, której naturalne szlaki powietrzne przeciągają nad jej własnem terytorjum.

Obecnie jesteśmy wewnętrznie zorganizowani i przygotowani do rozpoczęcia następnego etapu, t. j. komunikacji międzynarodowej.

Samochody „Ursus" na usługach P. W. K.



Od dwóch miesięcy kursują w Poznaniu pasażerskie autobusy, wykonane w kraju przez fabrykę „Ursus". Przez sprawne działanie i wygodne urządzenie wykazują one, że i w Polsce możemy wykonywać pierwszorzędne samochody. Fot. „Samochód"

Na Widnokręgu Automobilisty

Ogólnopolski Zjazd Kupców i Przemysłowców Samochodowych w Poznaniu

Ogólnopolski Zjazd kupców i przemysłowców samochodowych odbędzie się w Poznaniu w dniu 29 i 30 lipca.

Zjazd zostaje zwołany przez Poznański Związek Kupców i Przemysłowców Samochodowych w porozumieniu z poszczególnemi kołami kupców samochodowych w Warszawie, Lwowie, Krakowie, Katowicach i Wilnie.

Celem zjazdu jest zaznajomienie wszystkich kupców branży samochodowej z obecnemi metodami handlu automobilami, wykorzystanie w handlu używanych wozów, ujednolicenia metod pracy i sposobów prowadzenia handlu, a także silne zespolenie organizacyjne wymienionej gałęzi kupiectwa i dokładne zapoznanie się z P. W. K.

Komitet organizacyjny zjazdu stanowią p. inż. Bohatyrew, prezes Związku Kupców i Przemysłowców Zawodowych w Poznaniu, oraz wiceprezes tegoż Związku pp. Siejkowski, Juljan Pniewski i Gulczyński.

Nowe podwozia samochodowe dla straży pożarnej w Warszawie

(j) Straż pożarna w Warszawie otrzymała 5 nowe podwozia samochodowe, zaopatrzone w gumowe zderzaki, oraz nierozpryskujące się szyby szklane. Próby wykazały, że zderzaki tego typu chronią samochód od uszkodzenia nawet w wypadku uderzenia w drzewo przy szybkości 30 km na godzinę.

Linja autobusowa Bydgoszcz — Nakło — Wyrzysk — Łobżenica

(j) Przed kilku dniami rozpoczął kursować 22-osobowy autobus, pomiędzy Bydgoszczą — Nakłem — Wyrzyskiem i Łobżenicą. Odjazd z Bydgoszczy o godzinie 13-tej, przyjazd do Łobżenicy o godzinie 15,30, odjazd z Łobżenicy o godzinie 6,30 rano, przyjazd do Bydgoszczy o godzinie 9-tej.

Linja Drzycim — Świecie

(j) W ostatnich dniach uruchomiona została komunikacja autobusowa pomiędzy Drzycimiem a Świeciem. Linja prowadzi przez Dąbrówkę Jastrzębieniec, Plewno, Przysiersk, Terespol i Przechowo do Świecia.

Odjazd z Drzycimia o godzinie 7 i 13,30, ze Świecia o godzinie 11 i 18-tej.

Ze sportu

Motocyklowy Zjazd Gwiaździsty do Łodzi

(j) Dnia 21. b. m. odbędzie się motocyklowy Zjazd Gwiaździsty do Łodzi, zorganizowany staraniem sekcji motocyklowej „Union". Udział w Zjeździe zapowiedziały kluby motocyklowe z Warszawy, Bydgoszczy, Grudziądza, Poznania i Gdyni. Prócz tego w Zjeździe wezmą udział najlepsi motocykliści okręgu łódzkiego.

Motocyklowy „Grand Prix" w Katowicach

(j) Po porozumieniu się Śląskiego Klubu Motocyklowego w Katowicach z Polskim Związkiem Motocyklowym, postanowiono tegoroczne motocyklowe zawody „Grand Prix" przeprowadzić w dniu 1 września w Katowicach.

Dotychczas poza licznem zgłoszeniem jeźdźców polskich, wpływają zapisy zawodników zagranicznych z Niemiec, Francji, Belgji, Anglji, Czechosłowacji i Austrji.

„Grand Prix" motocyklowe powierzone zostało do przeprowadzenia Polsce przez międzynarodową organizację w Londynie. Wobec tego istnieje zakaz w całej Europie urządzania jakichkolwiek imprez motocyklowych.

Protektorat nad tegorocznym „Grand Prix" objął łaskawie p. Prezydent Rzeczypospolitej — Ignacy Mościcki.

Administracja dróg polskich

Ważną sprawą z zakresu dróg kołowych jest należyta organizacja administrowania drogami. Pod tym względem istnieją dwa systemy odmienne. Pierwszy z nich, stosowany za czasów austrjackich w Galicji, polegał na tem, że każda kategorja dróg: państwowych i samorządowych — posiadała własną administrację, co sprawiało, że na terenie jednego powiatu istniały 3 odrębne zarządy drogowe: państwowy, krajowy i powiatowy. Natomiast drugi system, stosowany w byłej dzielnicy pruskiej polega na tem, że powiaty administrują wszystkiemi drogami, za wyjątkiem gminnych. Ten ostatni system, jako najbardziej celowy, ma szanse zastosowania na terenie całego państwa.

Komunikat
Oddziału Motocyklowego Tow. Sport. „Unja" w Poznaniu

1. Uznaje się „Samochód" za nasz urzędowy organ. Ogłoszone w nim komunikaty są obowiązujące.

2. Niżej podanych członków nadzwyczajnych, przyjęto z dniem 1 lipca jako członków zwyczajnych, mianowicie:

Halkoczy Władysław, Kulas Franciszek, Tyrała Tadeusz, Lange Łucjan, Rafiński Feliks, Cierniak Kazimierz, Kwiatkowski Bolesław, Musiał Klemens, Bąk Tomasz, Świetlik Kazimierz.

3. Kol. Janowi Fiedlerowi dziękuje się za ofiarowanie albumu naszemu oddziałowi. Fotografje, obrazujące życie sportowe członków naszego oddziału, a w szczególności oddziału samego, prosimy składać do rąk kronikarza kol. Kwiatkowskiego, ul. Łąkowa 4.

4. W niedzielę, dnia 4 sierpnia urządzamy kilometrowe lance. Zgłoszenia przyjmuje komandor kol. Turkiewicz.

5. Podajemy do wiadomości, że w dniu 1 września odbędą się wyścigi o mistrzostwo Polski i „Grand Prix".

6. Wzywamy wszystkich członków do zapłacenia w najkrótszym czasie zaległych składek. Adres skarbnika: A. Serdecki, ul. Poznańska 49.

7. W środę, dnia 24 lipca odbędzie się plenarne zebranie w lokalu p. Jarockiego przy ul. Masztalarskiej 8. Początek o 20-ej.

(—) A. Paczkowski, kierownik w/z.

(—) W. Turkiewicz komandor.

Komunikat
Związku Zawodowego Automobilistów w Poznaniu

Zebranie plenarne oddziału poznańskiego Zw. Zaw. Automobilistów Rz. P. odbędzie się dnia 20 lipca r. b. o godzinie 20, w lokalu p. Kasperkowej, ul. Kraszewskiego nr. 16.

Pytanie:

Mam samochód marki F., w którym stale zaoliwiają się świece. Sądząc, iż głowa cylindra jest wyrobiona, oddałem wóz do reparacji. Jednakże okazało się, iż cylindry i tłoki są w porządku. Warsztat założył mi wówczas nowe fabryczne pierścienie. Przejechałem potem około 1 000 klm, lecz skonstatowałem, iż zaoliwianie świec nie ustało. Proszę uprzejmie o wskazanie, co jest tego przyczyną i jak na to poradzić.

Odpowiedź p. W. K. z B.

Zaoliwianie się komory spalinowej powstaje często nie z powodu nieszczelności tłoków, lecz przez wyrobienie się szczeliw, w których leżą pierścienie tłokowe. Aluminiowe tłoki, o ile ich nie wykonano ze specjalnego stopu, są zbyt miękkie i wyrabiają się łatwo pod wpływem częstych ruchów pierścieni przy pracy. Z czasem wyrobienie to staje się tak znaczne, że pierścienie zaczynają poruszać się w swych gniazdach. Działają więc one wówczas jak pompy, tłocząc oliwę w górną część cylindra. Należy w takim wypadku założyć nowe, nieco szersze pierścienie, t. j. tak, żeby one wypełniały całe gniazdo.

Pytanie.

Ponieważ zamierzam wziąć udział w tegorocznym Zjeździe Gwiaździstym do Poznania, proszę więc o radę, jak mam przygotować maszynę, żeby w drodze nie mieć defektów. Zaznaczam, iż maszyna nie jest zupełnie nowa, gdyż przejechałem na niej przeszło 6 tysięcy kilometrów.

Odpowiedź:

Przejechanie kilku tysięcy kilometrów na samochodzie nie tylko nie zmniejsza jego zalet, lecz jest nawet konieczne przed rajdem, gdyż na zupełnie nowej, niedotartej maszynie, nie mógłby Pan brać udziału w zjeździe. Na nowej maszynie należy jechać z szybkością zaledwie 40—45 km/g., ze względu na bezpieczeństwo oraz całość motoru, co przy przeciętnej 45 km/g., wymaganej przez regulamin, zgóry wyklucza udział nowych maszyn w Zjeździe.

O ile maszyna Pana jest w porządku, znaczy niema jakichś stuków wewnętrznych, któreby wskazywały na wyrobienie się części motoru, to przygotowanie polegałoby przedewszystkiem na wypuszczeniu starej oliwy, przepłókaniu karteru i napełnieniu go świeżą oliwą. Poleca się również oczyszczenie tłoków, komór spalinowych od osadu, oraz sprawdzenie szczelności zaworów i dokładności ich regulacji. Pożądane byłoby pozatem zbadanie chłodnicy, wentylatora oraz przyrządów zapłonowych i świec, których trzeba wziąć parę na zapas. Należy jeszcze dociągnąć wszelkie śruby, zwłaszcza w kołach, oraz posmarować skrzynkę biegów, dyferencjał i resory, w których trzeba zbadać całość poszczególnych piór. Ponadto należy zabrać zapasowe koła, oraz pamiętać, by wszystkie gumy były w dobrym stanie. Nie zawadzi na wszelki wypadek posiadanie podręcznego aparatu wulkanizacyjnego, gdyż w gorącym dniu, przy szybkiej jeździe gumy bardzo często pękają. Specjalną uwagę należy poświęcić kierownicy i hamulcom.

Tak przygotowany samochód powinien działać dobrze. W grę wchodzą, rozumie się, różne nieprzewidziane wypadki, lecz uniknąć ich nie może nawet najlepszy automobilista, jeżeli ma, jak to mówią „pecha".

CHŁODNICE
BŁOTNIKI
TANKI BENZYNOWE
KAROSERJE BLASZANE
WŁASNEGO WYROBU
• POLECA •
ST. GULCZYŃSKI
POZNAŃ
DĄBROWSKIEGO 90 • Tel. 15-32

czego brak memu samochodowi?

Pytanie:

W moim samochodzie mam nieszczelny zbiornik do benzyny. Był on już parę razy lutowany, lecz to na długo nie pomagało. Jak należy lutować lub szwejsować zbiornik, nie narażając się na niebezpieczeństwo?

Odpowiedź p. J. R. z P.

Zbiornik należy wymontować po uprzedniem wylaniu benzyny, a następnie nalać ciepłą wodą dla usunięcia jej resztek oraz gazów. Następnie zalutowuje się blachą otwór do nalewania i wmontowuje się w nią zwykły wentyl od dętki; potem, zapomocą powietrznej pompy, napełnia się zbiornik powietrzem do ca. 3 atmosfer ciśnienia i zanurza się w wodzie lub smaruje mydlinami, a uchodzące bańki wskażą otwór, który należy zalutować. Jeżeli zbiornik był poprzednio spajany, radzimy i nadal używać tego sposobu, natomiast zbiorniki już lutowane nie wytrzymują spawania, gdyż poprzedni lut, pod wpływem gorąca pali się i ścieka. Przed wbudowaniem zbiornika należy blachę z otworu odlutować, zbadawszy uprzednio szczelność ciśnieniem od ½ do 1 atmosfery.

SZKOŁA SAMOCHODOWO-MOTOCYKLOWA
A. TUSZYŃSKI
ZŁOTA Nr. 25 WARSZAWA ZŁOTA Nr. 25

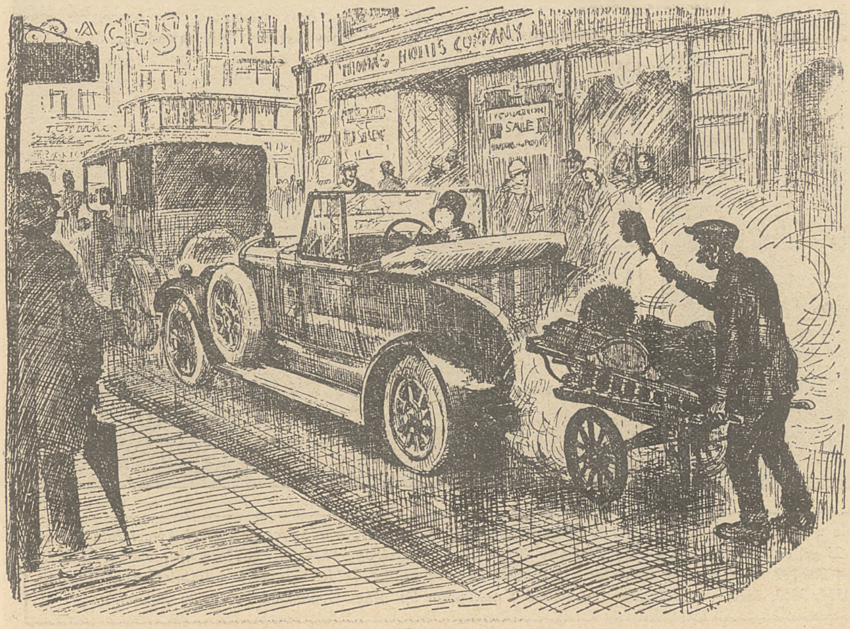
HUMOR

W podróży na konkurs elegancji



Właściciel samochodu: — Wiesz kochanie, bywają w życiu chwile, kiedy pierwsza nagroda na konkursie piękności przestaje mnie interesować.

Małe nieporozumienie



Kominiarz: — Panienko, jestem do usług, lecz proszę okazać kwit za „kominowe".



Właściciel samochodu: — Przyjacielu, gdzie tu najbliższy warsztat reparacyjny?
Wieśniak: — Hm, może lepiej podać panu adres handlarza starem żelazem.

Doniosły wynalazek

— Zdaje się panie kolego, że zrobiliśmy doniosły wynalazek.

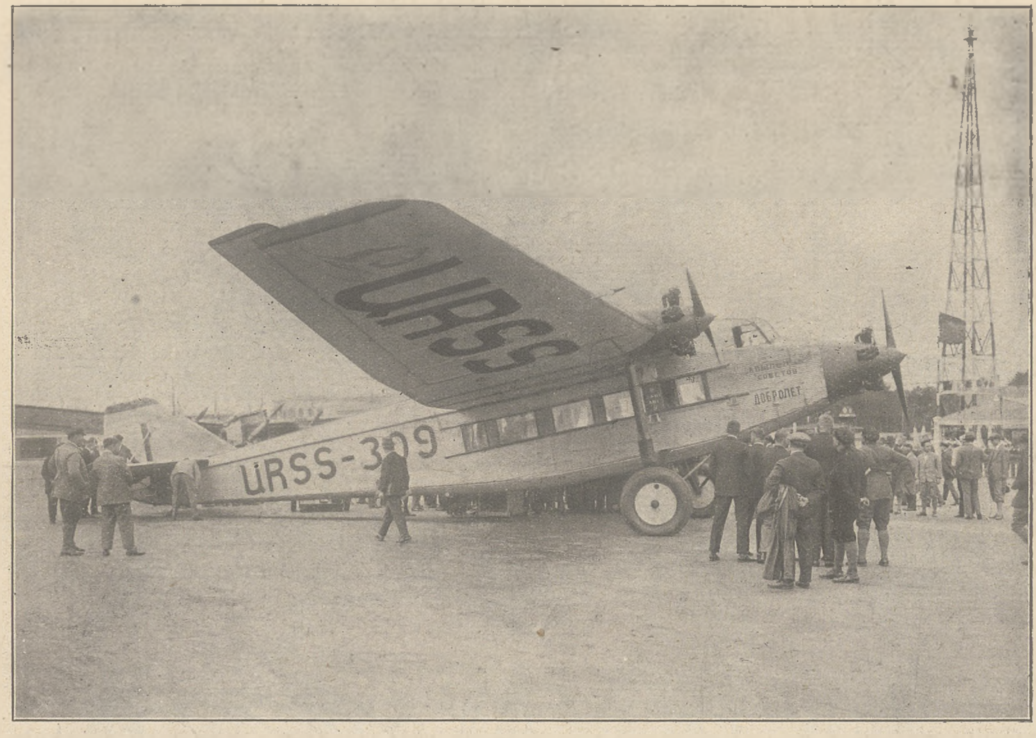
— Wynalazek? Jaki?

— Perpetuum mobile!

— Co pan nie mówi! Perpetuum mobile?

— W rzeczy samej. Niech pan sobie wyobrazi, że od pół godziny już nie mogę zatrzymać samochodu.

Rozmaitości ze świata



Pilot sowiecki Gromow przedsięwziął lot dokoła Europy z Moskwy przez Królewiec, Berlin, Rzym, Wiedeń i Warszawę na trójmotorowym samolocie rosyjskiej konstrukcji. Na zdjęciu po lewej widzimy samolot „Dobrolet" na lotnisku berlińskiem.

Fot. Atlantic

❋

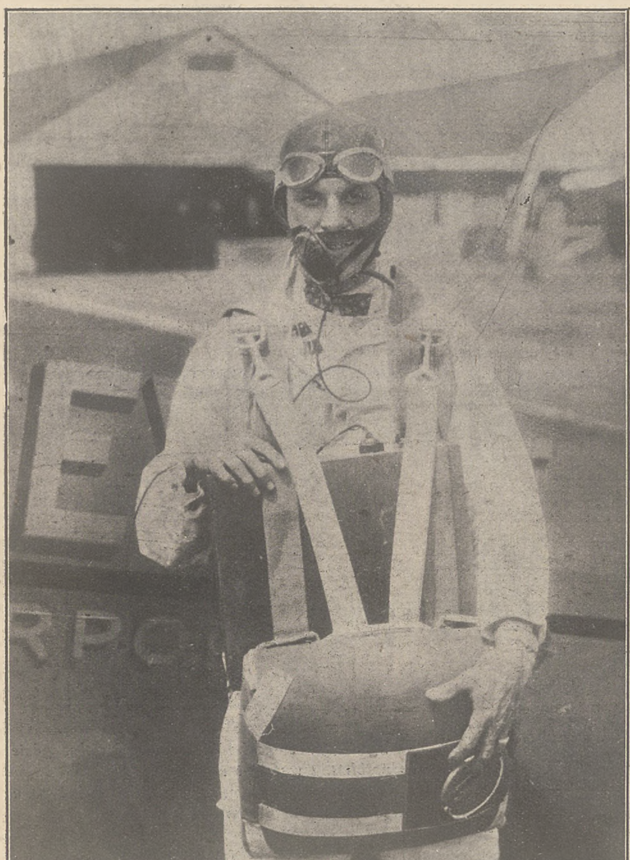
Amerykanin Charles Debeve skonstruował maleńką stację radjową, którą zabiera ze sobą, rzucając się spadochronem. W czasie lotu komunikuje ciekawym słuchaczom swe wrażenia.

Fot. Atlantic.

❋

Znana artystka paryska Odette Darthys i p. Roger Lacer udali się w kabrjolecie Delage'a w podróż dokoła świata, którą mają zamiar dokonać w ciągu 3-ch miesięcy.

Fot. Wide World





Numer pojedyńczy 30 groszy. Prenumerata miesięcznie w ekspedycji i agencjach 1,20 zł, kwartalnie 3,50, przez pocztę miesięcznie 1,25 zł, kwartalnie 3,63 zł. Ogłoszenia: 1-łamowy milimetr na stronie 5-łamowej 25 gr, cała strona 390,— zł, pół strony 195,— zł, ćwierć strony 98,— zł. Miejsce na pierwszej stronie i specjalne, podług osobnej umowy. P. K. O. Poznań 200 149. — Naczelny redaktor Zdzisław Marynowski. — Redakcja i administracja: Poznań, Św. Marcin 70. — Telefony 4461, 4072, 3525, 3524, 3307, 1476. — Czcionkami, drukiem i nakładem Sp. Akc. Drukarnia Polska w Poznaniu.